BIULETYN INFORMACYJNY IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

ROK II. | GDYNIA, dnia 31 sierpnia 1933 | NR. 23

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni
Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.
PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranicą 5 zł.
Konto P. K. O. Nr. **204.415** Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

TREŚĆ:

KONIECZNOŚĆ ODPOWIEDNIEJ ROZBUDOWY TARYFY KOLEJOWEJ POLSKO-WĘGIERSKIEJ

NIESNASKI RODZINNE WŚRÓD PORTÓW NIEMIECKICH

Z IZBY

Posiedzenie Sekcji Handlowej
Posiedzenie Komisji Komunikacyjnej
Posiedzenie Sekcji Przemysłowej
W sprawie obrotu kompensacyjnego
Z prac referatu komunikacyjnego

WIADOMOŚCI Z GDYNI

Komunikat celny
Statystyka robotników portowych
Przepisy policyjno-portowe
Związek Dziennikarzy i Publicystów Gospodarczych organizuje sekcję morską
Chłodnia w Gdyni otwarta dla importu śledzi
Kronika portowa
Statki oczekiwane w Gdyni

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Józef Kunert L. S. C.

WIADOMOŚCI MORSKIE

Port gdański w pierwszych 7 miesiącach 1933 r.
Wiadomości ze Szczecina
Wzrost obrotów w portach europejskich
Rosja kierować będzie swój eksport na Antwerpję wzgl. Rotterdam z pominięciem portów niemieckich
Bezrobocie w marynarce francuskiej
Pilotaż w Kopenhadze
Odpowiedzalność pilotów
Płace w marynarce handlowej
Pierwszy linjowiec transatlantycki
Majątek John'a Ellerman'a
Budowa nowych statków dla Linji Gdynia—Ameryka
Przewozy pasażerów American Scantic Line
Ruch portowy w Królewcu

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

Zmiany celne zagranicą w lipcu 1933 r.
Zmiany przepisów celnych i dewizowych zagranicą od 7 do 17 sierpnia 1933.
Warunki zbytu konserw rybnych we Włoszech
Import koni z Polski do W. Brytanji

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

Zmiany w taryfach towarowych

SPRAWY PODATKOWE

W sprawie nadzwyczajnej daniny majątkowej

WIADOMOŚCI GOSPODARCZE Z ZAGRANICY

Niemieckie Izby Przemysłowo-Handlowe w sprawie polityki wschodniej

KOMUNIKATY I INFORMACJE

Przygotowania do kongresu kupiectwa w Toruniu
Wicemin. Skarbu Jastrzembski na kongresie kupieckim w Toruniu
W sprawie odciążenia handlu z wysokich odsetek od kapitałów obcych
Ulgi na wyjazd do Czechosłowacji

Konieczność odpowiedniej rozbudowy taryfy kolejowej polsko-węgierskiej

Taryfa związkowa polsko-rumuńska jest taryfą kartelową Zarządów kolei węgierskich, czeskosłowackich, polskich i niemieckich, które te ostatnie należą do kartelu ze względu na okoliczność, że od niektórych stacyj poznańskiego i Śląska, najkrótsze drogi do stacyj zachodnich Węgier prowadzą przez ich linje. W komunikacji zatem tej na podstawie kartelu objęte nim Zarządy kolejowe nie mogą się nawzajem konkurować i transporty wszelkie tą taryfą objęte prowadzone są z małemi odchyleniami na korzyść kolei polskich i węgierskich jako początkowych drogami najkrótszemi bez względu na normalne koszty przewozu tą drogą najkrótszą według najtańszych stawek opłat przewozowych, jakie na różnych drogach w danej relacji obowiązują, z pewnemi jeszcze opustami. Współpraca kolei niemieckich w omawianej komunikacji nie pozwala oczywiście na wprowadzanie do tej kartelowej taryfy ze strony polskiej obniżonych stawek opłat przewozowych do i od portów polskich w wypadkach, kiedy przewóz pewnych artykułów taniej się kalkuluje między Węgrami a portami niemieckiemi, wskutek tego omawiana taryfa związkowa w tych wszystkich wypadkach zupełnie nie jest przydatna do odpowiedniego uregulowania taryfowego, potrzeb komunikacji między Węgrami a naszemi portami.

Pomijając jednak i ten wzgląd ułożoną jest ta taryfa wyłącznie prawie pod kątem widzenia obsłużenia obustronnego importu i eksportu między Polską i Węgrami, co widocznem jest już z włączonych do taryfy polskich stacyj, wśród których stacje portowe Gdyni i Gdańska są włączone do nader małej ilości taryf artykułowych i to z stawkami opłat przewozowych, zupełnie niedostosowanemi do stawek na drogach do portów niemieckich.

Zasady kartelu nie obowiązują Zarządy kolejowe do wstrzymywania się od konkurencji w komunikacji z własnemi portami, dlatego też Zarząd kolei niemieckich w portowych taryfach niemiecko-węgierskich, niemiecko-węgiersko-dunajowych oraz w tranzytowej taryfie portowej SD4 swej taryfy wewnętrznej konkuruje P.K.P., ustanawiając konkurencyjne stawki opłat przewozowych w tych taryfach, które ściągają przez porty niemieckie towary, które inaczej taniej mogłyby być przewożone z Węgier i do Węgier przez porty polskie.

Zarząd kolei polskich w komunikacji z Rumunją i Czechosłowacją również wprowadził obok taryf związkowych kartelowych danych komunikacyj odrębne taryfy portowe polsko-rumuńskie i polsko-czeskosłowackie, w których nieskrępowany zasadami kartelu ustanawiać może dowolnie takie stawki opłat przewozowych, jakie interes portu wymaga. Polsko-węgierska komunikacja nie posiada niestety tego rodzaju instrumentu do przeprowadzenia należytej polityki taryfowej celem ściągnięcia do polskich portów w komunikacji z Węgrami tych towarów, które je omijają tylko dzięki konkuren-

cyjnym stawkom wspomnianych trzech taryf niemieckich. Stworzenie poza kartelową taryfą polsko-rumuńską taryfy portowej poza ramami kartelu jest nieodzownie koniecznem do ściągnięcia przewozu eksportu i importu węgierskiego przez porty polskie.

Brakowi temu do pewnego tylko stopnia zaradza ograniczona w swej używalności na czas otwartej żeglugi na Dunaju taryfa polsko-czeskosłowackiej komunikacji przeładunkowej z portami na Dunaju, zeszyt 2, obejmująca komunikację między portami polskiemi a niektóremi węgierskiemi, serbskiemi i bułgarskiemi portami na Dunaju, wydana z ważnością od 1 lipca br. Stawki opłat przewozowych kolejami tej taryfy między polskiemi stacjami portowemi a stacjami portowemi Bratislawy w każdej taryfie artykułowej tej taryfy nie są jednakowej wysokości dla przesyłek, przeznaczonych do wzgl. wysłanych z różnych portów dunajowych, a są bardzo celowo stopniowane w swej wysokości zależnie od położenia geograficznego danego portu, a w rezultacie są znacznie korzystniejszemi aniżeli zbyt wygórowane stawki taryfy polsko-węgierskiej, o ile wogóle stawki dla komunikacji z polskiemi portami w tej ostatniej są zamieszczone.

Niestety, korzyści, jakie mogła oddać dla komunikacji Węgier z naszemi portami wspomniana polsko-czeskosłowacko-dunajowa taryfa, dla przeważnej części artykułów, zniwelowana została przez konkurencję niemiecką wydaną w miesiąc później, z dniem 1 sierpnia br., niemiecko-węgierską taryfą dunajową z przeładunkiem w Passau i Regensburg, ułożoną z wyraźnym zamiarem skonkurowania możliwości przewozu towarów z i do Węgier przez porty polskie. Wprawdzie w czasie układania tej taryfy widocznie nie były jeszcze znane stawki opłat przewozowych polsko-czeskosłowacko-dunajowej taryfy wskutek czego wbrew zapowiedzi stawki niemieckie nie dla wszystkich artykułów są konkurencyjnemi, jednak z drugiej strony i stawki ostatnio wymienionej taryfy nie są dostosowane do konkurencyjnych stawek taryfy niemiecko-węgiersko-dunajowej, są dla niektórych ważnych artykułów przewozu, jak np. bawełny, za drogie, a jeśli są tańsze, to nie w tym stopniu, żeby można było zwalczyć skutecznie długoletnie tradycje, łączące importerów i eksporterów węgierskich z Hamburgiem i skłonić ich do zmiany kierunku przewozu swych towarów. Np. stawki opłat przewozowych na towary różnego rodzaju wynoszą wg. polsko-czeskosłowacko-dunajowej taryfy do Budapesztu 5t—3400 hc, i 203 fil, tj. około 12,25 zł 10t, — 2530 hc, i 150 fil, tj. 9,10 zł, natomiast w niemiecko-węgierskiej taryfie dunajowej 5t, — 617 fen, tj. 13,20 zł, 10t, — 458 fen, tj. 9,80 zł. Różnica wypada na korzyść drogi przez Polskę, jednak powinnaby wynosić 15%, by droga ta rzeczywiście zyskać mogła transporty. Wg. taryfy artykułowej 163 polsko-czeskosłowacko-dunajowej taryfy stawka na przewóz bawełny, lintersów i odpadków bawełnianych wynosi do Budapesztu 1430 hc, i 89 fil, tj. 5,96 zł, natomiast wg. niemiecko-węgiersko-dunajowej na przewóz bawełny i lintersów ze Szczecina 261 fen, tj. 5,59 zł, zatem mniej, a przy przewozie 5000 t bawełny nawet 225 fen, tj. 4,82 zł, z Bremy. Natomiast odpadki bawełniane mają w tej ostatniej taryfie droższe stawki, od Szczecina 10 t 418 fen, tj. 8,95 zł, 15 t 396 fen, tj. 8,43 zł.

Niemiecko-węgierska taryfa dunajowa zawiera stawki opłat przewozowych do i od 31 portów węgierskich na Dunaju, podczas gdy polsko-czeskosłowacko-dunajowa zawiera z portów węgierskich tylko Budapeszt, Mohács i Szeged, co znacznie ogranicza możliwości jej wykorzystania. Ponadto umożliwia niemiecko-węgierska taryfa dunajowa bezpośrednią odprawę niektórych towarów w komunikacji z niektóremi stacjami węgierskiemi, nie leżącemi nad samym Dunajem, jak Obuda Filatorigat, Budapest Jezsefvares, Budapest Angyalföld, Köbánya, Budapest Ferencvaros, Budapest Vagohid, Simentornya, Dunakeszi-Alag, Pesterzsebet, Rakospalota, Ujpest, czego taryfa polsko-czeskosłowacko-dunajowa nie przewiduje.

Taryfa polsko-czeskosłowacko-dunajowa portowa zawiera taryfy artykułowe na przewóz z portów polskich Dunajem towarów wszelkiego rodzaju, asfaltu, kitu asfaltowego, smół naftowych, azbestu, drzewa farbiarskiego, korzeni farbiarskich, drzewa egzotycznego, cyny, cynku, blachy cynkowej, miedzi, starej miedzi, starego bronzu, ołowiu, starego ołowiu, żelaza, stali, surowych wyrobów z żelaza i stali, maszyn, traktorów, saletry chilijskiej, siarki, talku (masteksu), boracitu, kory i odpadków kory, gumy surowej, skóry, odpadków skór, tłuszczy w beczkach, owoców, owoców i nasion oleistych, pasz, orzechów, kawy, kakao, ryżu, mąki ryżowej, otrębów ryżowych, krochmalu, papieru, juty, tkanin jutowych, worków jutowych, bawełny, odpadków bawełnianych, włókien roślinnych, trawy morskiej, szmat, garbników i ekstraktów garbarskich i żywiec, natomiast w przeciwnym kierunku do portów polskich: towarów wszelkiego rodzaju, owoców świeżych i suszonych, przetworów owocowych, orzechów, zboża, wyrobów młynarskich, ziarn roślin strączkowych, nasion, nasion oleistych, słodu, wełny owczej, szmat, tytoniu surowego, skóry surowej, cementu, krochmalu, kleju, mączki kostnej papryki, wody mineralnej, wina, ziół leczniczych.

Znaczna ilość grupy towarów, wyżej podanych, które obecnie mogą na podstawie tej taryfy w czasie wolnej żeglugi dunajowej być przewożone między portami polskiemi a Węgrami, stanowi bezsprzecznie zdobycz w porównaniu z możliwościami, jakie dla komunikacji z naszemi portami dawała dotychczas związkowa taryfa polsko-niemiecka, lecz wskazać należy na okoliczność, że taryfa niemiecko-węgiersko-dunajowa obejmuje o 216 towarów więcej, jak polsko-czeskosłowacko-dunajowa. Najbardziej dającą się odczuć niedogodnością polsko-czeskosłowackiej taryfy dunajowej jest wykluczenie z jej stosowania przesyłek drobnicowych, gdzie w obecnych czasach kryzysu i dążności w ograniczaniu zamówień na jak najmniejsze zapasy nie zawsze można zebrać ładunki wagonowe, zwłaszcza bardziej wartościowych towarów.

Taryfa tranzytowa portowa SD4 taryfy wewnętrznej niemieckiej daje możność przewożenia towarów według stawek konkurencyjnych między portami niemieckiemi a Węgrami kolejami, co ma wielkie znaczenie dla przesyłek, których przewóz Dunajem trwałby za długo, choć trwa z Budapesztu do Hamburga nie dłużej jak 10 dni, i podczas zamkniętej żeglugi na Dunaju. Z braku portowej taryfy polsko-wę-

gierskiej komunikacja między polskiemi portami a Węgrami natomiast ustaje.

Taryfa związkowa niemiecko-węgierska, jako kartelowa, opracowywana łącznie z kolejami polskiemi, niema oczywiście charakteru konkurencyjnego.

Niesnaski rodzinne wśród portów niemieckich.

Ataki na Gdynię, Pomorze i Traktat Wersalski, ukazujące się w prasie niemieckiej, nie różnią się zbytnio między sobą pod względem argumentacji i wywodów. W tej dziedzinie istnieje niejako zgóry ustalony szablon.

Tym razem jednak mamy do zanotowania bardziej charakterystyczną napaść. Ukazała się ona w Nr. 32 znanego w kołach morskich tygodnika niemieckiego „Hansa" z dnia 12 sierpnia br. w formie artykułu wstępnego pt. „Der Korridor und das nordosteuropäische Verkehrsproblem" („Korytarz i problem komunikacyjny północno-wschodniej Europy") pióra p. Dra sc. pol. Ernesta Oldenburga ze Szczecina.

Już sam tytuł mówi, w jakim kierunku autor zamierza zaatakować t. zw. „Korytarz". To też czytelnik nie zdziwi się wcale, spotykając w artykule powtarzaną do znudzenia w prasie niemieckiej litanję „krzywd", jakie Niemcom wyrządził „Dyktat" Wersalski, zwracając Polsce odwiecznie polską ziemię pomorską, poznańską i śląską. Są oczywiście gorzkie słowa i o Gdyni, tem bardziej gorzkie, że wychodzące z ust mieszkańca Szczecina, którego port boleśnie odczuwa skutki coraz potężniejszego budzenia się świadomości morskiej w Polsce. To też autor w goryczy swej nietylko nie poprzestaje na wyrazach pełnych tłumionej nienawiści do Traktatu Wersalskiego i do Polski, która rzekomo nie wyzyskuje należycie portu gdańskiego w myśl postanowień tego samego znienawidzonego Traktatu Wersalskiego, lecz posuwa się znacznie dalej, gdyż w słowach pełnych wyrzutów stwierdza, że, podczas gdy na Wschodzie Niemiec obserwowano „ze wzrastającą troską" postępy w budowie Gdyni, to na Zachodzie lekceważono ten fakt, uważając go za „nieznaczący polski eksperyment".

Znajdujemy dalej ukłon uczyniony z niedźwiedzią zręcznością w stronę państw nadbałtyckich i całego gospodarstwa światowego, które musi cierpieć na skutek budowy.... Gdyni!

Dopiero przy końcu artykułu p. Dra Oldenburga wychodzi szydło z worka i uważny czytelnik spostrzega, jak autor powoli dezawuuje główny cel, w którym cały artykuł został napisany. A więc dowiadujemy się, że w artykule zasadniczo nie chodzi o „Korytarz", ani o Gdynię, którą p. Doktor pragnie jedynie zaczepić przy okazji, lecz chodzi natomiast o poważny antagonizm, jaki na tle konkurencji portów niemieckich coraz bardziej zyskuje na ostrość zwłaszcza między Szczecinem z jednej, a Hamburgiem i Bremą z drugiej strony. Dotykając czułej strony całego zagadnienia, autor nie ogranicza się tylko do wyrażenia żalu, z powodu tego, że porty zachodnio-niemieckie wkroczyły promieniem swej działalności w zakres „kompetencji" portów wschodnio-niemieckich, ale i próbuje różnych środków perswazji. To też dalej znajdujemy i pogróżki... Gdynią, która zabrała Bremie

bawełnę, a Hamburgowi towary kolonjalne, i statystyczne przedstawienie żałosnego obrazu portu szczecińskiego, którego obrót wynosił w r. 1932 zaledwie 53% obrotu przedwojennego, podczas gdy analogiczny stosunek procentowy dla Hamburga i Bremy sięgał 79% względnie 68%, i apel do obsługiwania przez porty niemieckie jedynie gospodarczo ciążącego do każdego z nich zaplecza, do poczucia jedności niemieckiej i konieczności podporządkowania interesów poszczególnych portów wyższym celom na Wschodzie i, wreszcie, do poszanowania w porcie szczecińskim „wartownika niemieckiej gospodarki na Wschodzie".

Po tych szczerych wynurzeniach, demaskujących właściwy cel artykułu, czyli posunięcie strategiczne portu szczecińskiego przeciw swym niemieckim konkurentom, autor usiłuje narzucić zpowrotem zasłonkę rewizjonistyczną, kończąc artykuł patetycznym wykrzyknikiem: „Precz z korytarzem!"

Można się nie dziwić Szczecinowi, że w obronie swej zagrożonej egzystencji chwyta się, nie przebierając, wszelkich środków. Wszak niemal jednocześnie z ukazaniem się artykułu p. Dra Oldenburga spadł nowy cios na Szczecin, co spowodowało sfery gospodarcze Śląska niemieckiego, silnie inspirowane przez port szczeciński, do wniesienia ostrego protestu pod adresem Ministerstwa Gospodarki Rzeszy przeciw świeżo ogłoszonemu obniżeniu stawki przeładunkowej w porcie hamburskim na węgiel, pochodzący z Zagłębia Ruhry, z 8.20 RM na 6 RM.

Dziwić się natomiast trzeba autorowi, a jeszcze więcej tygodnikowi „Hansa", że w artykule wstępnym podpisanym przez Doktora Oldenburga znajdują się wśród żalów na „niesprawiedliwość" Traktatu Wersalskiego takie bzdury, jak twierdzenie o wzroście w b. dzielnicy pruskiej bezrobocia i wychodźtwa oraz śmiertelności, w związku z rzekomem pogorszeniem się stosunków zdrowotnych.

Jeżeli chodzi o argument, dotyczący bezrobocia i wychodźtwa, to jest on nietylko, że nieścisły, ale wprost złośliwy, gdyż całkowicie i umyślnie abstrahuje od konjunktury gospodarczej, w czasie której, zresztą, nie zawsze oba zjawiska wykazują tę samą tendencję, jak np. w czasie obecnego kryzysu, kiedy bezrobocie wzrosło, wychodźtwo zaś zmalało do dawno nienotowanych nawet przed wojną (a więc za czasów niemieckich), rozmiarów.

Co się tyczy rzekomego wzrostu śmiertelności, to wg. statystyki niemieckiej wynosiła ona w latach 1909—12 na Ziemiach Zachodnich przeciętnie 18,8 na 1.000 mieszkańców, zaś w latach 1924-28 wyniosła ona przeciętnie już tylko 15,4.

Przy operowaniu tego rodzaju argumentami, jakich użył p. Dr. Oldenburg, odpada całkowicie możność wytłumaczenia ich inaczej, jak tylko świadomą chęcią popełnienia fałszu. To też byłoby rzeczą nader właściwą, gdyby można było p. Dr. sc. pol. E. Oldenburgowi zabronić przynajmniej używania tytułu naukowego przy podpisywaniu artykułów, w których p. Doktor przytacza świadomie kłamliwą argumentację. Nie przynosi to bowiem zaszczytu nauce niemieckiej, która p. Oldenburga obdarzyła tytułem naukowym.

Aleksander L. Szulc.

Z IZBY

POSIEDZENIE SEKCJI HANDLOWEJ.

Dnia 24 sierpnia odbyło się w Grudziądzu posiedzenie Sekcji Handlowej Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni pod przewodnictwem p. wiceprezesa T. Marchlewskiego.

Na posiedzeniu Sekcji omówiono: nowe opłaty telefoniczne, wprowadzone w związku z automatyzacją telefonów, sprawę nowelizacji ustawy o państwowym podatku dochodowym, sprawę kredytu długoterminowego i obniżenia stopy procentowej banków, sprawę obniżki taryf kolejowych oraz szereg spraw organizacyjnych i wewnętrznych Izby.

POSIEDZENIE KOMISJI KOMUNIKACYJNEJ.

W dniu 31. VIII. odbyło się w biurze Izby posiedzenie Izby Komisji Komunikacyjnej, na którem omówiono między innemi sprawę nowych opłat telefonicznych, taryfy towarowe P. K. P. w komunikacji wewnętrznej, politykę taryfową P. K. P. w zakresie popierania eksportu, sprawę środków zaradczych na zarządzenia konkurencyjne kolei niemieckich i adrjatyckich wobec portów polskich oraz sprawę kontaktu Zarządu Kolejowego ze sferami gospodarczemi Pomorza.

POSIEDZENIE SEKCJI PRZEMYSŁOWEJ.

Dnia 4 września br. o godz. 16-tej odbędzie się w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni posiedzenie Sekcji Przemysłowej.

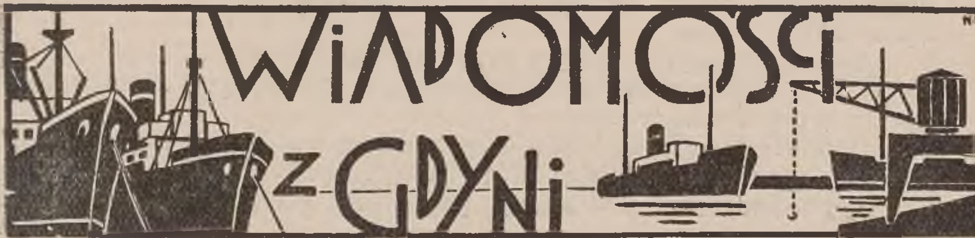
W SPRAWIE OBROTU KOMPENSACYJNEGO.

Dnia 12. VIII. odbyło się w Gdyni w Izbie Przemysłowo-Handlowej posiedzenie międzyizbowej komisji handlu kompensacyjnego pod przewodnictwem Dyrektora Izby p. H. Krupskiego. W posiedzeniu wzięli udział delegaci Izb Przemysłowo-Handlowych, Centralnego Związku Przemysłu Polskiego, Stowarzyszenia Kupców Polskich oraz Centrali Związku Kupców. Na posiedzeniu załatwiono szereg spraw bieżących oraz wyjaśniono niektóre wątpliwości, związane z obrotem przez port gdyński towarów za zaświadczeniami kompensacyjnemi.

Z PRAC REFERATU KOMUNIKACYJNEGO.

W drugiej połowie sierpnia br. zaopinjowano projekt Ministerstwa Komunikacji wprowadzenia urzędowych blankietów z wydrukowanemi znakami stemplowemi, przeznaczonych do sporządzania kolejowych dokumentów przewozowych oraz rozesłano zainteresowanym do zaopinjowania projekt przebiegu linij autobusowych M. T. K. w Gdyni w okresie zimowym.

Oprócz tego wydano na życzenie D. O. K. P. w Gdańsku opinje o poszczególnych kolejowych przedsiębiorstwach dowozowych oraz wysłano do Norwegji materjał informacyjny o porcie gdyńskim, który ukaże się w wydawanym tam przewodniku żeglugowym i portowym.



KOMUNIKAT CELNY.

Urząd Celny w Gdyni przypomina, że przed zgłoszeniem towaru do odprawy celnej winna się strona przekonać, w jakim magazynie towar się znajduje i w jakim oddziale tego magazynu został pomieszczony, oraz czy towar został przeważony i czy jest sporządzony wycinek wagowy.

Przy zachowaniu powyższych warunków jest zagwarantowana szybka i sprawna odprawa celna towarów, zgłoszonych do oclenia.

Zauważono, że w ostatnim czasie coraz częściej zdarzają się wypadki, że strona na zgłoszony towar do odprawy celnej, wskazała mylnie miejsce złożenia towaru, że zgłosiła towar do oclenia, który nie został na magazynie przeważony, że na jednej deklaracji celnej zgłosiła towar, który wogóle nie nadszedł.

Urząd Celny zaznacza, że w razie powtarzania się nadal takich i podobnych wypadków, będzie zmuszony wprowadzić obostrzone zarządzenie, stosowane przy przyjmowaniu deklaracyj celnych, mające na celu usunięcie powyższych niedokładności, które w wysokim stopniu wpływają ujemnie na sprawność odprawy celnej.

STATYSTYKA ROBOTNIKÓW PORTOWYCH.

Z dniem 1 sierpnia 1933 r. statystyka pracy robotników portowych składana będzie przez poszczególne firmy do Izby Przemysłowo-Handlowej, zamiast — jak to miało do tej pory miejsce — do Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych.

Rada Interesantów Portu prosi o oddawanie tej statystyki najpóźniej do dnia 10-go każdego miesiąca do Izby Przem.-Handlowej, gdyż informacje te są dla nas podstawą do orjentowania się w stosunkach robotniczych.

Związek Gdyńskich Ekspedytorów Portowych prosi również firmy za naszem pośrednictwem o spowodowanie, ażeby ekspedjenci i przodownicy bezwzględnie nie przyjmowali do pracy robotników, nie posiadających legitymacyj portowych.

PRZEPISY POLICYJNO-PORTOWE.

Komisja Rady Interesantów Portu, w skład której weszli: pp. kpt. Bramiński, dr. Bierowski i dr. Kasprowicz, opracowała z polecenia Zarządu kontrpropozycje do wydanego Rozporządzenia Porządkowego Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 29-go maja 1933 r. o przepisach policyjno-portowych dla portu handlowego w Gdyni, ogłoszo-

nego w Pomorskim Dzienniku Wojewódzkim nr. 16 z dnia 15-go lipca 1933 r.

Kontrpropozycje te były przedmiotem rozważań Zarządu w dniu 16. VIII. — Ustalony definitywny tekst kontrpropozycji został zgłoszony Urzędowi Morskiemu.

Tymczasowa Rada Portu na posiedzeniu w dn. 22. VIII. uchwaliła powołać specjalną komisję, która kontrpropozycje R. I. P. opracuje i z odpowiedniemi wnioskami przedłoży plenarnemu posiedzeniu T. R. P.

(Inf. Eksp.

ZWIĄZEK DZIENNIKARZY I PUBLICYSTÓW GOSPODARCZYCH ORGANIZUJE SEKCJĘ MORSKĄ.

Związek Dziennikarzy i Publicystów Gospodarczych, obejmujący całą Rzeczpospolitą Polską przystępuje do stworzenia w łonie zrzeszonych członków specjalnej sekcji morskiej.

Z uwagi na to, że większość polskich publicystów gospodarczych zamieszkuje stale na polskiem wybrzeżu, zebrania sekcji odbywać się będą w Gdyni.

Powstanie sekcji spowodowane było potrzebą zorganizowania ośrodka poważnej publicystyki gospodarczej w zakresie spraw morskich i programu morskiego.

Sekcja nawiąże kontakt z kołami gospodarczemi i naukowemi, a przedewszystkiem z Instytutem Bałtyckim (wydział polityki morskiej).

W dniu 12 sierpnia 1933 r. odbyło się zebranie porozumiewawcze pod przewodnictwem prezesa Zarządu Głównego Dr. Alfreda Kielskiego z Warszawy, na którem byli obecni pp. magister Tadeusz Nowacki, Dr. Józef Borowik. Dr. Bolesław Kasprowicz, magister Józef Kawczyński.

Zebranie to stanowiło komisję przygotowawczą, która przedłoży Zarządowi projekt organizacji sekcji morskiej

CHŁODNIA W GDYNI OTWARTA DLA IMPORTU ŚLEDZI.

W ubiegłym tygodniu chłodnia portowa w Gdyni po raz pierwszy zmagazynowała w swych halach **3865 beczek śledzi.** Fakt ten dla naszych importerów śledzi jest bardzo ważny, gdyż dzięki niemu transporty śledzi sprowadzanych przez Gdynię będą mogły wydatnie wzrosnąć. Pozatem już w najbliższym czasie zostanie wykończony nowy magazyn tranzytowy, całkowicie przeznaczony do przyjmowania i przechowywania beczek ze śledziami. Możność wykorzystania w nadchodzącym sezonie tych dwóch nowych magazynów przez importerów napewno wpłynie dodatnio na dalszy rozwój importu śledzi przez Gdynię.

KRONIKA PORTOWA.

Prace portu gdyńskiego od dnia 14 do 20 sierpnia br. W okresie od dnia 14 do 20 sierpnia br. zawinęło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze 172 statków o pojemności 167.298 t. r. n., z czego weszło 85 statków o tonażu 82,383 t. r. n. i wyszło 87 statków o pojemności 84.915 t. r. n.

Kolejność bander poszczególnych krajów kształtowała się w sposób następujący:

	t. r. n.	statków
1. Niemcy	32.499	44
2. Szwecja	28.413	45
3. Polska	27.212	14
4. Anglja	23.806	6
5. Francja	12.174	2
6. Danja	11.788	22
7. Łotwa	8.153	7
8. St. Zjedn. Amer.	6.510	2
9. Grecja	5.240	2
10. Holandja	3.880	11
11. Finlandja	3.016	5

12. Norwegja	2.996	5
13. Estonja	1.066	4
14. Czechosłowacja	343	3

Ogólny przeładunek towarowy w okresie sprawozdawczym wyniósł 110.710,3 t., z czego przypada na wyładunek 17.845,8 t. i na załadunek 92.864,5 t.

Załadowano następujące towary (w tonach): ryż wyłuszczony 41,3 t., mąka ryż. 201, mąka ziemn. 20, owoce świeże 14,1 owoce suszone 1,9, artykuły kolonjalne 12,6, cukier 937,8, sól 398,6, bekony 450,9, wędliny 69,8, drób bity 1,3, jaja 102, makuchy i otręby 590, mąka kostna 25, drzewo 8093,6, wyroby z drzewa 125,9, skóry 69,1, węgiel eksportowy 72805,5, bunkier 2804,5, koks 3125, przetwory chemiczne 2,5, szyny kolejowe 1245,1, cynk 312,7, wyroby żelazne i stal. 37,3, cyna 3,2, papier 54,9, tkaniny 63,9, rury żeliwne 80,8, konserwy warzywne 52,2, słodu 46,7, tłuszcz techn. 54,5, klej 16,3, bawełna 17,2, fiber 15,8, żywica 7,5, wyr. z wikliny 6,9, siarka 5, różne 952,1.

Wyładowano (w tonach): ryż surowy 1, owoce świeże 222,3, owoce suszone 31,4, korzenie 6,6, kawa, kakao, herbata 48,1, tytoń 0,2, cukier 2567,4, wina i napoje alkoholowe 17,8, śledzie 315,2, tomasyna 2476,3, jelita 6,4, tłuszcze jadalne i techn. 214, skóry 125, nasiona oleiste 98,9, oleje i smary 23,8, żywica 489,4, kauczuk 23, wyroby gumowe 20,6, garbniki 84,5, rudy żel. 1113, piryty 2119,4, żelastwo (złom) 6125,5, miedź 228,8, metale różne 27,6, wyroby żel. i stal. 13,8, maszyny, aparaty i części 11,5, samochody i części 34,9, celuloza 6,6, papier 12,7 bawełna 345,8, juta 100,66, len, konopie, sisal itp. 11,9, wełna 114, ruda manganowa 153,9, soda 115,5, art. chemiczne 99,5, warzywa 52,5, ziemia krzemkowa 31,3, siarka 32,6, szmaty 42,2, czerń węglowa 18,8, tkaniny 10,6, wosk 10,1, przędza 27, kreda 5, różne 206,8.

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI.

m. s. „Gunnaren" oczekiwany dn. 30 sierpnia z ładunkiem drobnicy z Afryki Południowej.

s. s. „Roland" oczekiwany dnia 30 sierpnia z ładunkiem drobnicy z Portów Bliskiego Wschodu.

s. s. „Akershus" oczekiwany dnia 1 września z ładunkiem drobnicy z Oslo, Moss i Kambo.

s. s. „Borgholm" oczekiwany dnia 1 września z ładunkiem drobnicy, poczty i pasażerowie z Kalmar.

s. s. „Bolan" oczekiwany dn. 1 września po ładunek węgla do Danji.

s. s. „Iwan" oczekiwany dn. 2 września z ładunkiem drobnicy z Göteborgu.

s. s. „Albania" oczekiwany dn. 4 września z ładunkiem owoców południowych z Sycylji.

s. s. „Kuhrs" oczekiwany dn. 4 września po ładunek węgla dla Łotwy.

s. s. „Everelsa" oczekiwany dn. 4 września po ładunek węgla dla Norwegji.

s. s. „Kalpaks" oczekiwany dnia 4 września po ładunek węgla dla Łotwy.

s. s. „Hemland" oczekiwany dn. 6 września z ładunkiem drobnicy z Portów Bliskiego Wschodu.

s. s. „Ursa" oczekiwany dn. 8 września z ładunkiem drobnicy z Norwegji.

m. s. „Nordland" oczekiwany dnia 10 września z ładunkiem drobnicy z Portów Bliskiego Wschodu.

s. s. „Lisboa" oczekiwany dnia 14 września z ładunkiem drobnicy z Portów Marokańskich i Hiszpanji Północnej.

s. s. „Albertville" oczekiwany dnia 15 września z turystami z Antwerpji.

m. s. „Stella Polaris" oczekiwany 3 września z turystami z Norwegji.
s. s. „Akershus" oczekiwany dnia 15 września z ładunkiem drobnicy z Oslo, Mos, Kambo i Drammen.
m. s. „Vasaholm" oczekiwany dnia 18 września z ładunkiem bawełny i drobnicy z Portów Zatoki Meksykańskiej.
m. s. „Toledo" oczekiwany dnia 18 września z ładunkiem bawełny z Portów Zatoki Meksykańskiej.
m. s. „Gotland" oczekiwany dnia 18 września z ładunkiem drobnicy z Portów Bliskiego Wschodu.
s. s. „Algeria" oczekiwany dnia 18 września z ładunkiem owoców południowych z Sycylji.
m. s. „Lagaholm" oczekiwany dnia 27 września z ładunkiem bawełny z Portów Zatoki Meksykańskiej.
m. s. „Tampa" oczekiwany dnia 30 września z ładunkiem bawełny z Portów Zatoki Meksykańskiej.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports — Danzig Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Tallinn	Kotka	Helsingfors
Poseidon	29. 8.	2. 9.	6. 9.	—	9. 9.
Cieszyn	5. 9.	9. 9.	13. 9.	15. 9.	16. 9.
Poseidon	12. 9.	16. 9.	20. 9.	—	23. 9.
Śląsk	19. 9.	23. 9.	27. 9.	29. 9.	30. 9.
Poseidon	26. 9.	30. 9.	4. 10.	—	7. 10.
Cieszyn	3. 10.	7. 10.	11. 10.	13. 10.	14. 10.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.
Notice: If sufficient cargo ships call also at Viborg and Leningrad. Trough B/L to all Finish Ports.

Do Tallinna — Rygi (Tallinn — Riga)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 11. IX.
s/s Tiber — z Gdyni 25. IX.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Minos — z Gdyni 4. IX.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 30. 8. — z Gdańska 1. 9.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 6. 9. — z Gdańska 8. 9.
s/s Mińsk — z Gdyni 8. 9. — z Gdańska 10. 9.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 13. 9. — z Gdańska 15. 9.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 20. 9. — z Gdańska 22. 9.
s/s Broholm — z Gdyni 22. 9. — z Gdańska 24. 9.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 27. 9. — z Gdańska 29. 9.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych. Islandji. Wysp Faroer New Yorku i portów Morza Śródziemnego.
Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterranean Ports.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 11. 9.
s/s Erna — z Gdyni 25. 9.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss—Kambo—Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdańska 31. 8. — z Gdyni 2. 9.
s/s Akershus — z Gdańska 14. 9. — z Gdyni 15. 9.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa — z Gdańska 8. 9. — z Gdyni 9. 9.
s/s Jaederen — z Gdańska 15. 9. — z Gdyni 16. 9.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów. Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.
Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Malmö — Helsingborg — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 2. 9. — z Gdańska 4. 9.

Do Karlskrony (Carlskrona) — Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 1. 9.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 1. 9.

Do Hamburga (Hamburg)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Little Evy — z Gdyni 14. 8.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Margarete — z Gdyni 29. 8. — z Gdańska 2. 9.
s/s Lisbeth — z Gdyni 2. 9. — z Gdańska 5. 9.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów, położonych nad Łabą.
Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterranean Ports and Elbe Ports.

Do Bremy (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Mercur — z Gdańska 2. 9.
s/s Minos — z Gdańska 9. 9.

Do Amsterdamu (Amsterdam)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Amazone — z Gdyni 3. 9.
s/s Hebe — z Gdyni 10. 9
s/s Theseus — z Gdyni 17. 9.
s/s Pluto — z Gdyni 24. 9.

Statek odchodzi z Gdyni w każdą niedzielę, z Gdańska w każdy wtorek. — Sailing from Gdynia every Sunday, from Danzig every Tuesday.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów nadreńskich i nad Menem oraz do wszystkich portów zamorskich.
Notice: Through B/L to all Rhenish and Main River Ports and to all transatlantic Ports.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Śląsk — z Gdyni 5. 9. — z Gdańska 8. 9.
s/s Chorzów — z Gdyni 12. 9. — z Gdańska 15. 9.
s/s Cieszyn — z Gdyni 19. 9. — z Gdańska 22. 9.
s/s Chorzów — z Gdyni 26. 9. — z Gdańska 29. 9.
s/s Śląsk — z Gdyni 3. 10. — z Gdańska 6. 10.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i innych miejscowości holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 4 9. — z Gdańska 6. 9.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Śląsk — z Gdyni 5. 9. — z Gdańska 8. 9.
s/s Tczew — z Gdyni 12. 9. — z Gdańska 15. 9.
s/s Cieszyn — z Gdyni 19. 9. — z Gdańska 22. 9.
s/s Tczew — z Gdyni 26. 9. — z Gdańska 29. 9.
s/s Śląsk — z Gdyni 3. 10. — z Gdańska 6. 10.

Uwaga: Pilne przesyłki drobnicowe do Antwerpji mogą być wysyłane na s/s „Tczew" via Rotterdam, kursującym w tygodniach wypadających.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 4. 9. — z Gdańska 6. 9.

Do Leith — Grangemouth.

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Majorca — z Gdyni 2. 9.
s/s Helder — z Gdyni 9. 9.
s/s Minorca — z Gdyni 16. 9.
s/s Hague — z Gdyni 23. 9.
s/s Majorca — z Gdyni 30. 9.

Odjazd w każdą sobotę. — Sailing every Saturday.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich większych portów Szkocji, Anglji Północnej i Irlandji.
Notice: Through B/L to all ports of Scotland, North-England and Ireland.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Warszawa — z Gdańska 13. 9. — z Gdyni 14. 9.
s/s Warszawa — z Gdańska 27. 9. — z Gdyni 28. 9.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 5. 9. — z Gdyni 7. 9.
s/s Baltonia — z Gdańska 19. 9. — z Gdyni 21. 9.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 6. 9. — z Gdyni 7. 9.
s/s Lublin — z Gdańska 13. 9. — z Gdyni 14. 9.
s/s Lwów — z Gdańska 20. 9. — z Gdyni 21. 9.
s/s Lublin — z Gdańska 27. 9. — z Gdyni 28. 9.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — Gdyni 11. 9.
s/s Tiber — z Gdyni 25. 9.

Do Neapol — Livorno — Genua — Catania — Messina — Palermo — Casablanca — Tanger — Ceuta — Mellila — Oran — Alger.

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Mińsk — z Gdyni 8. 9.
s/s Broholm — z Gdyni 22. 9.

Do portów sycylijskich — Catania — Messina — Palermo (Sicilian Ports)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Karla — z Gdyni 2. 9.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Karla — z Gdyni 2. 9.

Pasajes — Bilbao — Santander — Musel (Gijon) — Lizbona — Vigo — La Coruna — Oporto — Huelva — Cadiz — Sevilla — Gibraltar — Tanger — Mellila — Ceuta — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyantey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetnan — Fedhala.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni 1—2. 9. — z Gdańska 30—31. 8.
s/s Lisboa — z Gdyni 12. 9. — z Gdańska 13—15. 9.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego
(Alexandria, Piraeus, Istanbul, Beyrouth, Jaffa, Haifa)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Roland — z Gdyni 1. 9. — z Gdańska 31. 8.
m/s Hemland — z Gdyni 7. 9. — z Gdańska 8. 9.
m/s Nordland — z Gdyni 12. 9. — z Gdańska 11. 9.
m/s Gotland — z Gdyni 18. 9. — z Gdańska 19. 9.
m/s Erland — z Gdyni 2 10. — z Gdańska 3. 10.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Levant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanyork — z Gdyni 12. 9.
s/s Sagaporack — z Gdyni 20. 9.
s/s Scanmail — z Gdyni 28. 9.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia — Ameryka (PAM)

s/s Kościuszko — z Gdyni 15. 9.

Do Rio de Janeiro — Santos — Buenos Aires

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Equator — z Gdańska 10—15. 9.

Do Cape Town — Mossel Bay — Algoa Bay — East London — Lourenco Marques — Durban.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Hammaren — z Gdyni/Gdańska — 3. 10.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Nowy York (New York) — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Cliffwood — 26. 8.	s/s Scanyork — 2. 9.
s/s Scanmail — 7. 9.	s/s Cliffwood — 9. 9.
s/s Scanstates — 23. 9.	s/s Scanmail — 21. 9.

Filadelfja (Philadelphia) — Gdynia.

American Scantic Line

Due to arrive at Gdynia
Oczekiwane w Gdyni.

s/s Scanyork 2. 9.
s/s Cliffwood 9. 9.
s/s Scanmail 21. 9.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska“ S. A.

Daty odjazdów — Sailings

s/s	Tallinn	Kotka	Helsingfors
Śląsk	30. 8.	1. 9.	2. 9.
Poseidon	6. 9.	—	9. 9.
Cieszyn	13. 9.	15. 9.	16. 9.
Poseidon	20. 9.	—	23. 9.
Śląsk	27. 9.	29. 9.	30. 9.

Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

	Daty odjazdów — Sailings		
s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Lisbeth	30. 8.	2. 9.	5. 9.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska“ S. A.

z Rotterdamu — s/s Chorzów — 9. 9.
z Rotterdamu — s/s Śląsk — 16. 9.
z Rotterdamu — s/s Chorzów — 23. 9.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

	Daty odjazdów — Sailings		
	Rotterdam	Gdynia	Gdańsk
s/s Butt	29. 8.	4. 9.	6. 9.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska“ S. A.

z Antwerpji — s/s Tczew 6. 9.
z Antwerpji — s/s Śląsk 13. 9.
z Antwerpji — s/s Tczew 20. 9.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

	Daty odjazdów — Sailings			
	Antwerpja	Rotterdam	Gdynia	Gdańsk
s/s Butt	26. 8.	29. 8.	4. 9.	6. 9.

Brema (Bremen) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

	Daty odjazdów — Sailings	
	Brema	Gdynia
s/s Minos	31. 8.	4. 9.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Londynu — s/s Warszawa lub substyt. 7. 9. — przyjazd do Gdańska 10. 9.
z Londynu — s/s Warszawa lub substyt. 21. 9. — przyjazd do Gdańska 24. 9.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Hull — s/s Lublin 7. 9. — przyjazd do Gdańska 10. 9.
z Hull — s/s Lwów 14. 9. — przyjazd do Gdańska 17. 9.
z Hull — s/s Lublin 21. 9. — przyjazd do Gdańska 24. 9.
z Hull — s/s Lwów 28. 9. — przyjazd do Gdańska 1. 10.

Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkierka — Gdańsk — Gdynia
Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkirk — Danzig — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

z — from Bordeaux—La Pallice	z — from Havre — Dunkirk
s/s Tiber — około (about) 11/12. 9.	s/s Tiber — około (about) 16/18. 9.

Sycylja — Gdynia — Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Marsylja	Genua	Livorno	Neapol	Catania	Messina	Palermo
s/s Catalonia	6. 9.	—	—	—	—	—	—
s/s Scandinavia	—	—	—	—	7. 9.	8. 9.	9. 9.
s/s Ivernia	—	—	—	—	21. 9.	22. 9.	23. 9.
s/s Iberia	—	6. 9.	7. 9.	9. 9.	—	—	—

Hiszpanja — Gdynia — Gdańsk
(Spain — Gdynia—Danzig)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Tarragona	Candia	Walencia	Alicante	Almeria	Malaga
s/s Andalusia	31. 8.	—	1. 9.	—	4. 9.	5. 9.
s/s Catalonia	8. 9.	—	9. 9.	11. 9.	12. 9.	13. 9.
s/s Iberia	13. 9.	14. 9.	15. 9.	16. 9.	18. 9.	19. 9.

Porty lewantyńskie (Levant) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Derindje	Bourgas	Anatolja	Istanbul	Pireus	Izmir	Calamata	Patras	Aleksandrja	Gdynia
m/s Gotland	15. 8.	17. 8.	—	18. 8.	26. 8.	27. 8.	—	—	—	18. 9.
m/s Erland	25. 8.	26. 8.	—	27. 8.	7. 9.	5. 9.	8. 9.	—	—	2. 10.
m/s Blaland	3. 9.	—	—	4. 9.	—	16. 9.	18. 9.	19. 9.	10. 9.	12. 10.
m/s Vikingland	—	16. 9.	22. 9.	25. 9.	—	2. 10.	3. 10.	4. 10.	—	20. 10.
m/s Hemland	—	—	—	—	—	10. 10.	—	23. 10.	—	7. 11.
s/s Roland	—	7. 10.	15. 10.	18. 10.	22. 10.	—	—	—	—	—

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdynia/Gdańsk
m/s Lagaholm	28. 8.	5. 9.	—	27. 9.
m/s America	8. 9.	15. 9.	28. 9.	15. 10.
m/s Svaneholm	23. 9.	30. 9.	—	28. 10.
m/s Tortugas	28. 9.	5. 10.	—	27. 10.
m/s Stureholm	8. 10.	15. 10.	21. 10.	15. 11.
m/s Topeka	21. 10.	31. 10.	—	30. 11.

Casablanca — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

z Casablanca — s/s Laroche — 20—25. 9. — przyjazd Gdynia/Gdańsk 12—15. 10.

Buenos Aires — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

z Buenos Aires — s/s Bore VIII. — w końcu września/w początku października

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

		Santos	Rio de Janeiro	Victoria	Gdynia/Gdańsk
s/s Mercator	ca	12. 8.	14. 8.	16. 8.	10. 9.
s/s Bore IX		31. 8.	2. 9.	—	2. 10.
s/s Navigator		—	16. 9.	18. 9.	18. 10.
s/s Bore VIII		6. 10.	9. 10.	10. 10.	10. 11.



PORT GDAŃSKI W PIERWSZYCH 7 MIESIĄCACH 1933 R.

Tendencja zniżkowa obrotów portu gdańskiego uległa pewnemu zastojowi. Cofnięcie się cyfr w pierwszych 7 miesiącach br. jest nieznaczne w porównaniu z tym samym okresem roku poprzedniego.

Ruch ten przedstawia się następująco:

RUCH OKRĘTOWY

	Wejście		Wyjście	
	Ilość	NRT.	Ilość	NRT
w pierwszych 7 miesiącach r. 1933	2 321	1.437.280	2.314	1.418.676
d-to 1932	2.427	1.497.285	2.434	1.511.114
Wobec tego mniej w roku 1933	106	60.005	120	92.438

Spadek ruchu przy wejściu i wyjściu łącznie wyniósł 226 okrętów (4,7 proc) o pojemności 152.443 NRT (5 proc.). Należy przytem zauważyć, że na 2.855.956 NRT okrętów, które w ciągu pierwszych 7 miesięcy roku 1933 znajdowały się w Gdańsku, było 1.899.228 NRT załadowanych, co oznacza 66 proc. wykorzystania statku. W tym samym okresie roku 1932 procent ten wyniósł tylko 64, co wskazuje na zrównoważenie załadowanego tonażu.

W okresie sprawozdawczym przeładowano w porcie gdańskim 2.666.543 t towarów; w tym samym okresie roku ubiegłego 2.903.526 t. Spadek więc w roku 1933 wynosi 236.983 t., czyli 8 proc.

Przywóz wyniósł w omawianym czasie 228,738 t.: cyfra ta wykazuje zwyżkę wszem miejscu w przywozie wymienić należy rudy 57.691 t., dalej węgiel 43.298 t., artykuły spożywcze i inne. Zwyżka wprawdzie została spowodowana wyższemi cyframi następujących towarów: wyroby zwierzęce 13.987 t. (11.173 t.), drzewo 13.933 (6.652) śledzie 13.028 (13.562), koks 11.312 (4.952), papier i wyroby 6.948 (4.432), złom 6.029 t. (2.249), garbniki 5.563 (4.000), melasa 3.350 (w tym samym okresie roku ubiegłego nie było wcale) pszenica 3.233 (870).

Wywóz towarów osiągnął w 7 miesiącach roku 1933 2.437.804 t., co w porównaniu z tym samym okresem roku ubiegłego wykazuje cofnięcie się o 244.642 t., t. j. 9 proc.

Wywóz drzewa wykazuje w ostatnim czasie stały wzrost dzięki korzystnej konjunkturze zbytu. Podczas gdy w styczniu 1933 wywieziono 40.981 t., cyfra ta osiągnęła w lipcu 84.679 t., a w całym okresie sprawozdawczym 432.042 t. (365.546 t.). Wzrost więc w porównaniu z rokiem ubiegłym wynosi 66.496 t., t. j. 19 proc. —

Również w **wywozie zboża** nastąpiła zwyżka. W omawianym czasie wywieziono 169.860 t. (111.698 t.), t. j. 52 proc. więcej. Najwięcej zboża wywieziono do Belgji, dalej do Holandji i Danji. Zwyżkę w wywozie notują jeszcze następujące towary drobnicowe: owoce strączkowe 24.302 t. (8.684 t.), mąka 18. 551 t. (10.260 t.). pasza 10.216 (4.766), wyroby chemiczne 26.542 (25.007), rudy, metale i towary z nich 20.303 (14.244).

WIADOMOŚCI ZE SZCZECINA.

Roczne zebranie wielkiego handlu w Szczecinie. Na dorocznem walnem zebraniu członków związku wielkiego handlu w Szczecinie omawiane były sprawy organizacyjne oraz program prac związku. Domagano się równouprawnienia Szczecina z Hamburgiem i Bremą, a nawet uprzywilejowanego traktowania portu szczecińskiego przez czynniki rządowe. Zdaniem prelegentów, port szczeciński stanowi ważny punkt oparcia na wschodzie Niemiec, a jeżeli ma sprostać swemu zadaniu, to ma prawo liczyć na odpowiednie poparcie ze strony miarodajnych czynników.

Groźba spadku obrotów towarowych. Obroty towarowe zwiększyły się w I. półroczu rb. o 645.000 ton w stosunku do I. półrocza r. 1932 (1.277.000 t.) i wyniosły 1.922.000 t. Jedną z przyczyn tak znacznego wzrostu obrotów towarowych jest skierowanie na Szczecin większych ilości węgla rurskego (w I. półroczu r. 1932 — 213.000 t, w I. półr. br. 535.000 t), idącego następnie po większej części do Berlina. Według ostatnich wiadomości, Hamburg czyni starania, ażeby przynajmniej część tych transportów skierować do swego portu, skąd następnie drogą rzeczną mogłyby iść do Berlina. Ponieważ przewóz kombinowaną drogą rzeczną i morską via Emden i Szczecin do Berlina przedstawia duże dogodności, choćby już ze względu na okoliczność, że przewóz na odcinku Szczecin — Berlin — nie ulega nigdy wstrzymaniu z powodu zmiennego stanu wody, Hamburg zabiega o zniżenie stawki kolejowej do Hamburga z kopalń, nie położonych nad wodą, z 8,— do 6 — mk., ażeby przynajmniej transporty, korzystające z usług kolei żelaznej, skierować do siebie. W Szczecinie istnieje z tego powodu duże zaniepokojenie. Zdaniem miejscowych czynników, Szczecin nie może dopuścić do zmniejszenia się przeładunku węgla rurskiego, który stanowi artykuł zastępczy w związku ze spadkiem importu rud, które w latach dobrej konjunktury odgrywały w obrotach portu szczecińskiego dużą rolę. Należy przewidywać, że w związku z planami ożywienia życia gospodarczego na niemieckim wschodzie zostanie wywarty na „Reichsbahngesellschaft" nacisk, ażeby nie obniżyła wchodzącej w rachubę taryfy i nie szkodziła interesom Szczecina. Ze strony sfer portowych zwracają uwagę na miljonowe sumy, które wyłożono na budowę nowoczesnych urządzeń przeładunkowych w porcie szczecińskim jak również największej w Europie dźwigarki okrętowej nad kanałem Hohenzollernów koło Niederfinow i który to kapitał został zmarnowany.

Flota szczecińska. Według statystyki „Verband Deutscher Reeder" w Hamburgu było unieruchomionych w dniu 1. 6. 1933 w porcie szczecińskim 16 okrętów o pojemności 17.484 BRT. Należy nadmienić, że na dzień 1. 5. 1933 r. odnośne cyfry wynosiły 24 okrętów i 31151 BRT.

Towarzystwo żeglugi Gribel sprzedało swój w roku 1899 wybudowany statek „Hellmuth" o pojemności 761 BRT armatorowi Johannes Rommelgas w Rewlu.

Ułatwienia importowe dla Szczecina. Ułatwienia dewizowe dla importerów hamburskich i bremeńskich, które w Szczecinie wywołały duże niezadowolenie, zostały dodatkowem rozporządzeniem ministerstwa gospodarki Rzeszy przyznane również Szczecinowi, Lubece i Królewcowi.

WZROST OBROTÓW W PORTACH EUROPEJSKICH.

Ostatnio opublikowane dane statystyczne, dotyczące obrotów portów niemieckich, francuskich, belgijskich i włoskich, wykazują wszędzie ożywienie tak w ruchu statków, jak i w przeładunkach towarowych, co zdaje się wskazywać na pewną poprawę konjunktury w handlu morskim.

Ruch statków w najważniejszych portach niemieckich wynosił w ciągu pierwszej połowy bieżącego roku 34.260.000 ton, wobec 33.730.000 ton w tym samym okresie ubiegłego roku. Wzrost ruchu okrętowego przypada jednak w portach niemieckich wyłącznie na żeglugę przybrzeżną. Obroty żeglugi przybrzeżnej wzrosły o 14% w porównaniu do roku 1932, podczas gdy w żegludze zagranicznej spadły o 1%. Najważniejsze porty niemieckie wykazują również dość znaczne zwiększenie obrotów towarowych w pierwszem półroczu bież. roku. Na czele wszystkich portów znajduje się Szczecin, którego obroty wzrosły o 52% w porównaniu do r. 1932. Wzrost ten jest jednak sztuczny, gdyż przypada w znacznej mierze na transporty węgla, odciągnięte od portów zachodnio-niemieckich.

W portach francuskich obroty towarowe oraz ruch statków wykazują również pewną poprawę. Największy port francuski, Rouen, wykazał w pierwszej połowie br. wzrost obrotów towarowych o 337.763 ton, czyli o 10% w porównaniu z rokiem ubiegłym, mimo znacznych ograniczeń w imporcie węgla. Obroty portu w Rouen przedstawiają się w porównaniu do lat ubiegłych następująco: (obroty w 6 pierwszych miesiącach):

	r. 1931	r. 1932	r. 1933
Import	4.048.828	3.430.618	3.723.325
Eksport	399.152	341.391	406.447
Razem	4.447.980	3.772.009	4.129.772

W Le Havre tonaż statków na wejściu i wyjściu zwiększył się w pierwszej połowie br. o 811.905 ton, a przeładunek towarów (w eksporcie i imporcie) o 183.513 ton. Import węgla wynosił 342.611 ton, czyli o 43.734 ton więcej niż w roku ubiegłym, a import olejów 490.615 ton, czyli więcej niż dwa razy tyle ile w roku ubiegłym. Pozatem wykazał wzrost przywóz bawełny o 75.074 bel i drzewa kolonialnego o 8.856 t.

Jedynie port w Marsylji wykazuje poza ruchem statków dalszy spadek obrotów w roku bieżącym, które w porównaniu do roku ubiegłego przedstawiały się następująco:

Na wejściu	1933	1932
Ilość statków	3.902	3.710
Tonaż netto	7.286.617	7.204.641
Przeładunek towarów	2.183.727	2.262.689
Pasażerów	149.696	156.607

statków, który wynosić będzie od 16.000 do 20.000 ton, nie zostały dotychczas zadecydowane.

Statki „Kościuszko" i „Polonia" zostaną w razie nabycia na ich miejsce nowych jednostek, sprzedane względnie oddane do rozbiórki. Statek „Kościuszko" zbudowany w r. 1915 przez stocznię Barclay Curle & Co., liczy 6.598 ton brutto oraz posiada szybkość 15½ węzłów. Nazywał się poprzednio „Caryca" i zrobił liczne podróże pod banderą rosyjską między Nowym Yorkiem a Archangielskiem. Po wybuchu rewolucji w Rosji, używany był do przewozu wojsk amerykańskich do Francji oraz angielskich na Morze Środziemne i do Północnej Rosji. Następnie eksploatowany był krótko przez Ellerman-Wilson Line i Cunard Line zanim przeszedł pod banderę duńską. Później jako „Lituania" pływał pod banderą gdańską, przechodząc w r. 1930 na własność Polskiego Transatlantyckiego Tow. Okrętowego.

Statek „Polonia", zbudowany w r. 1910 przez stocznię Barclay, Curle & Co., liczy 7.858 ton brutto i posiada szybkość 16 węzłów jako „Kursk" odbył pod banderą rosyjską liczne podróże z Rosji do Nowego Yorku, przewożąc pasażerów i emigrantów.

W czasie wojny przewoził, podobnie jak „Kościuszko" transporty wojsk koalicyjnych.

PRZEWOZY PASAŻERÓW AMERICAN SCANTIC LINE.

Na podstawie umowy, potwierdzonej przez „United States Shipping Board", American Scantic Line, chociaż nie należąca do Konferencji Pasażerskiej Transatlantyckiej, stosować będzie aż do października stawki oraz przepisy, ustalone przez powyższą konferencję dla przewozu pasażerów przez Atlantyk. Stawki te obowiązywać będą na statkach towarzystwa, kursujących między Ameryką i portami bałtyckiemi.

RUCH PORTOWY W KRÓLEWCU.

Ruch w porcie królewieckim w miesiącu lipcu wykazuje dalszy lekki wzrost. Liczba okrętów przy wejściu była wprawdzie w porównaniu z czerwcem nieco mniejsza, natomiast wzrosła ogólna pojemność dzięki ożywionemu przywozowi papierówki oraz w nieco mniejszej mierze węgla. W związku z niemal zupełnem ustaniem dowozu soji śrutowanej, zmniejszyła się w dalszym ciągu także ilość przybyłych do portu żaglowców motorowych.

Weszło

lipiec 1933 176 statków o pojemności 254.924 m³ netto
lipiec 1932 151 statków o pojemności 151.354 m³ netto
czerwiec 1933 194 statków o pojemności 232.231 m³ netto

Wyszło

lipiec 1933 186 statków, w tem 121 statków, 62 żaglowców motorowych i 3 statki tankowe.

Kolejność bander była następująca: Niemcy 148 (95 statków o pojemności 188.787 m³, 51 żaglowców motorowych o pojemności 12.073 m³ i 2 statki tankowe o pojemności 4.377 m³), Norwegja 5, Danja 6 (w tem 4 statki i 2 tankowe), Szwecja 4, Estonja 3, Francja 2. Gdańsk 1, Anglja 1, Holandja 7 (w tem 1 statek i 6 żaglowców), Litwa (Kłajpeda) 1.

Przywóz. Ogólny przywóz towarów do portu królewieckiego w lipcu wyraził się cyfrą 168.794 t. Najbardziej ożywiony był import materjałów opałowych, który wyniósł ogółem okrągłe 53.000 t. a mianowicie: węgiel kamienny 50.000 t., w tem 47.000 t. z Westfalji via Rotterdam i Emden, koks 1.500 t., brykiety 1.500 t. Import papierówki wyniósł 17.000 ton.

Dalej następują w miejszych ilościach między 5.000 i 10.000 t. miał siarczany, tomasyna i cement, w ilościach do 5.000 t. zboże, wapień, wapno i oleje mineralne. Pozatem 6.400 całych i 5.100 półbeczek śledzi. W ilościach do 1.000 t. wahał się import soji śrutowanej, która przychodziła wyłącznie z młynów niemieckich, kreda, fosforyty, żelazo walcowane, soczewica i makuchy.

Wywóz. W miesiącu lipcu był ponownie szczególnie ożywiony wywóz celulozy, a mianowicie parowcami do Ameryki, Belgji, Anglji i Francji, a licznemi żaglowcami motorowemi do portów niemieckich nad morzem Bałtyckiem i morzem Północnem. Wywóz zboża, w porównaniu z miesiącem ubiegłym, lekko się ożywił. Zboże było przeznaczone przedewszystkiem do portów niemieckich, w poszczególnych jednak wypadkach także dla Francji i Danji. Zaokrętowanie drzewa tartego i okrągłego zwiększyło się w dalszym ciągu.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

ZMIANY CELNE ZAGRANICĄ W LIPCU 1933 R.

Austrja. Projektowane jest podniesienie dodatkowego cła na żyto z 2 na 4 kr. zł. i pszenicę z 2,80 na 5 kr. od 100 kg. Dekretem z dnia 23 czerwca wprowadzona została zwyżka cła na wanny (poz. 408 b 1) z 18 na 30 kr. od 100 kg. Jednocześnie z powyższem zastosowano ulgi celne w stosunku do tkanin bawełnianych poz. 140—142, służących dla celów introligatorskich. Powyższe artykuły mogą być importowane na warunkach ulgowych, za okazaniem specjalnie uzyskanego pozwolenia. Według okólnika ogłoszonego w austr. Dz. U. wciągnięte zostały na listę towarów podlegających reglamentacji importu torf i maszyny do haftowania.

Australijski Związek. Wydane zostało rozporządzenie, mocą którego przesunięte zostały terminy wejścia w życie zwyżek celnych na następujące artykuły: aceton (poz. 6 B.) do 1 lipca 1934 r., żelazo i stal w płytach (poz. 136 D.) do 1 października 1933 r., haki (poz. 186) i kwas cytrynowy (poz. 279 A.) do 1 stycznia 1934 r. —

Belgja. Decyzją Rady Ministrów skontyngentowany został import ziemniaków. —

Na mocy dekretu ogłoszonego w Moniteur Belge, przywóz jaj w skorupkach jak i produktów pochodnych podlega reglamentacji. Licencje wydawane będą przez Ministerstwo Rolnictwa. Jednocześnie z powyższem wprowadzono przymus filopatologicznej rewizji importowanych brzoskwiń i moreli. —

Brytyjskie Posiadłości.

Indje Brytyjskie. Według doniesień miarodajnych źródeł ma być wprowadzona zniżka cła na materjały bawełniane nie brytyjskiego pochodzenia. Zniżka ta nie będzie obejmowała towarów importowanych z Japonji.

Cypr. Wprowadzony został zakaz importu mąki. Zakaz ten nie stosuje się do towarów wysłanych przed 21 czerwca 1933 r.

Bułgarja. Na mocy ostatniej decyzji rządu dozwolony jest bezcłowy import broszur, katalogów, cenników, plakat itp. pod warunkiem zamiennego wywozu takich pism z Bułgarji.

Chiny. Wydane zostało rozporządzenie, na mocy którego koniecznem jest znakowanie krajem pochodzenia poszczególnej sztuki, jak również opakowania parasoli i wszelkich wyrobów z drutu. Znak może być uskuteczniony w języku kraju wysyłającego. Ostatnie rozporządzenie jest znacznem ułatwieniem odprawy celnej i w dosłownem brzmieniu przedstawia się następująco: „O ile wyłonią się trudności, dozwolonem jest, by znakowanie było dokonanem w języku kraju pochodzenia“. —

Czechosłowacja. Z dniem 15 lipca 1933 r. wprowadzono zwyżkę cła na masło (poz. 88) świeże, lub solone i przetopione w wysokości 630 Kc. (dot. 210 Kc.) od 100 kg. W związku z wejściem w życie w dniu 15 lipca 1933 r. nowej taryfy celnej, wydane zostały rozporządzenia objaśniające nową taryfę lub zmieniające

dotychczasowe postanowienia: rozporządzenie z dnia 23 czerwca 1933 r. (Nr. 101) wyjaśnia, że według wagi brutto cli się towary: 1) o ile to taryfa wyraźnie zaznacza, lub 2) jeśli stawka autonomiczna lub konwencyjna nie jest wyższą niż 50 Kc. za 100 kg.; rozporządzenie z tejże daty (Nr. 102) znosi postanowienie o tem, że żądanie o pozwolenie na przywóz nasion buraka cukrowego wnosi się za pośrednictwem Izb Rolniczych.

Rozporządzenie Nr. 109 postanawia, że następujące towary cli się według wagi brutto: poz. 12 pomarańcze, poz. 43 a) jarzyny — 1416 sztuczne materjały tokarskie, 283 a. b) papy zwyczajne — 286 papy terowane — 287 a) papier do pakowania, 356 a — wyroby z drzewa — 370 a) szkła dęte naturalne, 373 a) szkło lustrzane. Jednocześnie ogłoszono w Dz. U. w dniu 13 lipca nową listę towarów wolnych od poświadczenia dewizowego, przyczem listy poprzednie zostały anulowane. Z ważniejszych towarów umieszczonych na liście należy wymienić: słód, nasiona dla detalicznej sprzedaży, przędzę konopną do wyrobu kapeluszy pod specjalnemi warunkami, artykuły specjalnie niewymienione z twardej gumy, lalki i zwierzątka, linki druciane, artykuły galanteryjne, kwas fosforowy i szczawiowy, siarczan potasu, dwusiarczek sodu, amoniak, octan glinowy. Pozatem wprowadzono do systemu pozwoleniowego (w nawiasie procent od ceny za pozwolenie przywozu), zboże w słomie (½%), sadło wieprzowe i gęsie (½%), sery i twaróg (½%), oleje mineralne wymienione (bez opłat), pokrycia z papy na podłogę (½%), saletra naturalna i sztuczna (bez opłat), saletra wapniowa (bez opłat) i kazeina (bez opłat). Rozporządzeniem z dnia 7 lipca br. ogłoszono spis artykułów, które nie podlegają podatkowi obrotowemu przy dowozie. Ważniejsze z nich są: rzepak i podobne (45), siemię lniane i konopne za poświadczeniem Izby Handlowej (47a), siemienia oleiste inne i gorczyca (48), futra i skóry surowe (86), pierze specjalne niewymienione (63), łój zwierzęcy (93), okrąglaki z wyjątkiem bukowych, drewno przyciosane i rżnięte, dalej nieobrobione z wyjątkiem fornierów (134a), rogi i kopyta (138), kalafonja i smoła (165), żywice asfaltowe (169), wosk ziemny (172), terpentyna (173b), len, konopie, juta (202), metale nieszlachetne (488b), sól bydlęca i przemysłowa (592). —

Jednocześnie z powyższem wprowadzono dla państw traktatowych cła dodatkowe dla poz. 63/64 woły i byki Kc. 44 —poz. 65, krowy Kc. 38 — poz. 66 młode bydło i cielęta (poz. 67) — 37 Kc. — poz. 117a świeże mięso. Stawkę celną 320 Kc. podwyższono o 88 Kc. Obwieszczenie rządu z dnia 7 lipca 1933 r. wprowadza cło dodatkowe na wieprze w wysokości 337 Kc.

Egipt. Wiele fabryk zaoferowało Ministerstwu Rolnictwa dostarczanie maszyn rolniczych na dłuższy okres czasu w celu ich wypróbowania. Oferty zostały przyjęte i jednocześnie zostało wydane rozporządzenie do urzędów celnych, by za maszyny takie nie pobierano cła, z tem, że w razie sprzedaży tychże maszyn, przypadające za nie cło będzie uiszczone całkowicie.

Estonja. Rozporządzeniem z dnia 2 czerwca 1933 r. podwyższył Rząd estoński premję wywozową na masło z 5 do 30 proc. Zniesioną została reglamentacja importu śledzi i jednocześnie obniżone cło z 0,07 na 0,022 kr. od 1 kg. Jednocześnie obniżono cło na tytoń, które wynosi obecnie 2,40 kr. od 1 kg. (dot. 3 kor.).

Finlandja. Ministerstwo Rolnictwa ustanowiło cenę zagranicznego żyta na 3-ci kwartał 1933 r. w wysokości 0,99 Fmk. za 1 kg., przyczem dotychczasowe cła na żyto w ziarnie w wysokości 1,13 Fmk., mąkę żytnią nieśrutowaną 2.25 Fmk. od 1 kg. nie uległy zmianie aż do 9 września 1933 r.

Francja. Podzielone zostały kontyngenty na III kwartał 1933 r. na artykuły rolne i przemysłowe, przyczem przydzielane Polsce co kwartał kontyngenty na artykuły rolne wynoszą na: konie 800 szt., barany 1.500 szt., trzoda chlewna 300 q., dla Francji, 1.200 q dla Zagłębia Saary, baranina — kontyngent normalny — 990 q. z tytułu straty — 400 q. (razem 1.390 q.) — jaja 2.850 q., jęczmień 50.200 q.

Rozporządzeniem z dnia 23 czerwca 1933 r. rozszerzoną została ustawa z dnia 20 kwietnia 1932 r. wprowadzająca przymus znakowania kraju pochodzenia na niektórych towarach przy imporcie ich do Francji. Przymusem tym zostały objęte następujące towary: wyroby metalowe ozdobne, stołowe, kościelne i biżuterja z metalów nieszlachetnych, meble drewniane (w tem meble gięte), broń palna, tkaniny elastyczne, kapelusze damskie i dziecinne, przybrania z piór, żarówki, akumulatory itp. Szczegóły odnośnie sposobów znakowania są do przejrzenia w Państwowym Instytucie Eksportowym.

Przyjęty został przez Komisję Taryfową projekt zwyżki ceł na nasiona oleiste, oleje rafinowane i surowe, który odnośnie zwyżki cła na nasiona oleiste, wszedł w życie z dn. 10 lipca 1933 r., natomiast zwyżka cła na oleje, tran rybi, glicerynę, lakiery, farby drukarskie, farby olejne, perfumerję, mydła, świece, ceratę, linoleum i skóry w przeciągu jednego miesiąca wejdzie w życie. Jednocześnie przyjęty został projekt zwyżki cła na drobne wyroby szczotkarskie.

Na mocy dekretu z dnia 11 lipca 1933 r. dozwolony jest import mięsa solonego, preparowanego o wadze do 1 kg. bez przymusu przedstawiania świadectwa weterynaryjnego i kontroli zdrowotnej. Chodzi tu naturalnie o przesyłki przeznaczone nie do handlu, lecz dla użytku prywatnego. Dotychczas wolno było na tych warunkach przewozić mięso solone do 20 kg. Podwyższone zostało cło od wikliny, które w porównaniu do poprzedniego przedstawia się w następujący sposób: wyroby z wikliny surowej — 40 fr. (dot. 25), wyroby zwykłe z wikliny tylko odartej z kory — 80 (dot. 50), wyroby z wstążek drewnianych — 55 fr. (dot. 40) za 100 kg. brutto, wyroby ozdobne z wikliny, słomy itp. z domieszką jakichkolwiek nici lub bez — 100 K. N. 400 fr. (250), wyroby z rdzenia trzcinowego z domieszką jakichkolwiek nici lub bez — 500 fr. (dot. 450). —

Guatemala. Dekretem z dnia 20 czerwca br. wprowadzone zostały zmiany celne, przyczem zwyżce cen uległo około 42 pozycyj taryfy celnej.

Grecja. Z mocą obowiązującą od dnia 10 kwietnia 1933 r. zabroniony został import wszelkiego rodzaju broni palnej (poz. 291).

Hiszpanja. Dodatkowa opłata celna przy pobieraniu cła w walucie srebrnej lub papierowej wynosiła w pierwszej dekadzie lipca 1933 r. — 129,91 — w drugiej 131,95, w trzeciej 131,74 proc. Ministerstwo Handlu i Przemysłu w porozumieniu z Generalną Dyrekcją Ceł zniosło rozporządzeniem z dnia 12 lipca 1933 r. przymus znakowania jaj krajem pochodzenia. Obecnie mogą być jaja importowane do Hiszpanji bez tych formalności.

Holandja. Rozporządzeniem z dnia 30 czerwca 1933 r. przedłużył Rząd holenderski system skontyngentowania odnośnie importu koszul wierzchnich i chustek o cały rok. Kontyngent pozostał bez zmiany. Należy jednak zaznaczyć, że jako koszule wierzchnie rozumie się koszule wierzchnie bez lub z kołnierzykiem, pozatem również koszule sportowe, koszule w formie bluzki, koszule do gry w polo itp. Skontyngentowany został na okres czasu od 16 lipca 1933 r. do 16 stycznia 1934 r. import mięsa świeżego, chłodzonego, mrożonego, solonego, wędzonego, wołowego, cielęcego, baraniny i koniny, jak również żywych baranów i koni rzeźnych. Kontyngent wynosi 100 proc. przeciętnego importu od 16 lipca do 16 stycznia 1932 r. i od 16 lipca do 1 stycznia 1933 r. Jedynie przy imporcie świeżej, chłodzonej, lub mrożonej wołowiny i cielęciny, której import już dotychczas był skontyngentowany — kontyngent wynosi 60 proc. przeciętnie sześciomiesięcznego importu w latach 1929, 1930 i 1931 r.

Jednocześnie z powyższem, import wyżej wymienionych artykułów od dnia 16 lipca br. dozwolony jest tylko przez centralę bydła w Hadze. Według rozporządzenia z dnia 11 lipca 1933 r. wprowadzony został przymus przedstawiania świadectwa pochodzenia przy imporcie następujących skontyngentowanych towarów: porcelana i wyroby, odzież, wełniane i półwełniane materjały, materjały bawełniane drukowane, barwione, obuwie, pończochy, skarpetki i blacha cynkowa.

Świadectwa pochodzenia były już przedtem potrzebne przy imporcie koszul i chustek, nici i wszelkiej bielizny stołowej.

Indje Brytyjskie. Zabroniony został import straszaków i naboi do tychże.

Irak. Ustawa z dnia 27 maja 1933 r. wprowadza zmiany odnośnie podatku obrotowego od napojów alkoholowych, który wynosi obecnie od wódki 100 filsów od 1 litra, od piwa i wina z jabłek 10 filsów od 1 litra.

Irlandja. Rozporządzeniem z dnia 2 czerwca 1933 r. zabroniony został import mleka skondensowanego i jednocześnie nałożono b. wysokie ceny na ten artykuł pochodzenia zagranicznego. Jednocześnie z powyższem wprowadzono zwyżkę cła na cały szereg towarów w rozmiarach od 15 do 50 proc. od wartości, przyczem 50%-ową zwyżką objęte zostały: wyroby perfumeryjne i kosmetyka, zabawki, obrazy ozdobne, wyroby z kamienia i gipsu, biżuterja; 30% — konserwy, kiełbasa, dywany, gramofony, meble, wyroby cukiernicze, ramy i listwy do ram; 15% — wyroby szczotkarskie, jaja, instrumenty muzyczne, ramy okienne, ziemniaki, obuwie filcowe i skórzane, wyroby dziane wełniane itp.

Pozatem podwyższono cło na piwo, kawę surową i paloną, dodatki do kawy. Do cła powyższego dochodzi opłata wyrównawcza w wysokości 25%.

Jugosławja. Na skutek grasującej choroby ziemniaczanej, zabroniony został import ziemniaków pochodzenia niemieckiego.

Kanada. W traktacie zawartym z Francją przyznane zostały wzajemne ulgi celne dla obu państw. Jednocześnie wprowadzono cały szereg zmian taryfowych, wyrażających się bądź w zwyżce cła, bądź w zmianie nomenklatury. W związku z powyższem zwrócił się Rząd brytyjski do Rządu Kanadyjskiego z propozycją zbadania zbyt podniesionych ceł na wyroby nożownicze, przędzę jutową, płótno żaglowe, obuwie, stopy cyny, stanowiące poważny import W. Brytanji do Kanady.

Litwa. Z dniem 11 lipca wprowadzono zniżkę cła na skórki karakułowe niegotowe i niefarbowane z 10 na 5 litów i skórki baranie i kozłowe niegotowe z 10 na 2 lity od 1 kg. Do wyżej omówionych importowanych w stanie surowym lub solonym na mokro dochodzi dodatkowa opłata w wysokości 50%.

Łotwa. Decyzją parlamentu z dnia 3 lipca 1933 r. postanowionem zostało, że nafta surowa i mazut mogą być tylko w tych wypadkach importowane na warunkach ulgowych t. j. nie opłacając cła o ile zawartość benzyny w nich nie przekracza 18% (dot. 25%). Jednocześnie z powyższem odrzucony został projekt zwyżki cła na naftę lekką. Jako rezultat zawarcia traktatu z W. Brytanją wprowadził rząd łotewski zniżkę cła na śledzie do wysokości 50% i jednocześnie zniesiona została 5%-owa dodatkowa opłata importowa od tych artykułów. Rozporządzenie to weszło w życie z dniem 15 lipca 1933 r.

Luksemburgja. Ogłoszone w Belgji w dniu 3 lipca 1933 r. rozporządzenie o reglamentacji przywozu produktów rolnych t. j. marchwi, ogórków, jagód i pomidorów, rozciągnięte zostało na Luksemburgję.

Mandżu-Kuo. Nowa taryfa celna weszła w życie z dniem 7 lipca 1933 r. Około 50 grup towarów objęte zostały zniżką celną. Bez zmiany pozostały cła na wyroby bawełniane, stanowiące gros importu tego kraju. Nie zmieniono również cła na samochody i ich części, które wynosi jak poprzednio 15% ad valorem. Lista towarów bez cła obejmuje maszyny rolnicze i ich części, nasienie bawełny, paszę, parafinę, wosk i wełnę. Stawki celne na farby, lakiery i aparaty elektryczne zostały zniżone z 7½ na 5% ad valorem.

Malajskie Państwa Związkowe. Z dniem 16 czerwca 1933 r. zmienione zostało na tkaniny w kawałkach z bawełny, lnu lub jedwabiu sztucznego, lub z materjałów mieszanych cło na 20% ad valorem, lub 5 centów od yarda (w zależności od tego, które cło będzie wyższe) i cło preferencyjne na 10% ad valorem lub 2½ centa od yarda. Dotychczasowe cło na te artykuły wynosiło 20% (cło pełne) i 10% preferencyjne.

Meksyk. Dekretem z dnia 10 maja z mocą obowiązującą od 6 czerwca 1933 r. wprowadzono zmiany i uzupełnienia nomenklatury w taryfie celnej meksykańskiej. Zmianami temi objęte zostało około 25 pozycyj.

Norwegja. Wprowadzona z dniem 1 lipca nowa taryfa celna poza zmianami technicznemi w rzeczywistości nie przynosi wiele zmian istotnych. Uległy zwyżce jedynie cła na wyroby fajansowe (0.20 kr. od 1 kg.) kable z 5 na 10 örów od 1 kg., skóry z 16 na 25 kr., dykty 6 örów od 1 kg. (dot. bez cła), śruby do maszyn, tanie rękawiczki (z 1,85 na 3,35 kor. od 1 kg.). Zniżką objęte zostało mięso baranie, którego cło wynosi obecnie 15 örów od 1 kg. (dot. 30 örów).

Jednocześnie z wprowadzeniem nowej taryfy ustanowiono nowe podatki, które na r. 1933/34 przedstawiają się następująco: wszelkie podwozia i części wozów ciężarowych — 3 korony od kilograma: benzyna — 10 örów od 1 litra. Podatek ten opłaca również mazut i wszelkie inne płyny zmieszane z benzyną i służące, jako paliwo do wozów ciężarowych, — napoje zawierające kwas węglowy 15 örów od 1 litra: czekolada do gotowania zawierająca najwyżej 25% tłuszczu i opakowana w paczkach nie przekraczających 125 gr. 10% ad valorem, wszelkie inne wyroby cukiernicze — 33⅓% od wartości, worki — 25% ad valorem, karty do gry 1,25 kor. od 1 talji, syrop sprowadzony dla wyrobu dropsów — 16 örów od 1 kg. — kukurydza 5 örów od 1 kg.

Z mocą obowiązującą od 1 sierpnia 1933 r. wprowadzono zniżkę cła na kawę z 0,693 na 0,54 kor. od 1 kg. i na cukier z 0,42 kr. na 0,375 kor. Jednocześnie obniżono dodatkową opłatę od cukru z 50 na 25% i od kawy z 65 na 20%. Dodatkowa opłata od herbaty nie uległa zmianie i wynosi jak dotychczas 80%.

Portugalskie posiadłości.

Mozambik. Skontyngentowany został import samochodów, przyczem za podstawę przyjęto 20% przywozu z r. 1931. —

Rumunja. Dekretem z dnia 1 lipca 1933 r. rozszerzony został system kontyngentowania przywozu na dalszy szereg artykułów któremi objęte zostało około 300 pozycyj taryfy celnej rumuńskiej.

Stany Zjednoczone. Przedłożone zostały Komisji Taryfowej do przejrzenia następujące projekty: zwyżka cła na papier szmerglowy, zniżka na olej sezamowy i rewizja cła na: wyroby z juty (zwyżka cła) skóry koźle.

Z dniem 24 lipca weszła w życie zniżka cła na welwet bawełniany (poz. 909) z 61½ na 44% na bawełniane i 31¼% lniane.

Syrja i W. Liban. Rozporządzeniem z dnia 2 lipca wprowadzone zostały uzupełnienia do taryfy syryjskiej przez umieszczenie nowych pozycyj Nr. 25 A, 25 A bis, 25 B i 25 B bis. Zwolnioną została od cła (dot. 10% ad valorem) poz. 322 A. — Szkło lustrzane. Pozatem wprowadzono zmianę nomenklatury odnośnie kilku pozycyj. —

Z dniem 13 lipca 1933 r. weszła w życie zwyżka cła na grysik pszenny (poz. 40) z 25 na 100% w taryfie normalnej i z 50 na 200% w taryfie maksymalnej.

Szwecja. Na mocy rozporządzenia z dnia 17 czerwca 1933 r. import kaszy i mąki owsianej dozwolony jest tylko za uzyskaniem specjalnej licencji i takiej samej reglamentacji podlega wwóz homarów.

Rozporządzeniem z dnia 21 lipca 1933 r. zaostrzono system reglamentacji importu drewna iglastego z poz. 230, 232, i 237 taryfy celnej norweskiej. Dotychczas wolno było importować drewno iglaste nieobrobione (poz. 230) ciosane (232) i deski (237) w dowolnej ilości, opłacając potrójne lub poczwórne cło, obecnie import dozwolony jest tylko za uzyskaniem pozwolenia Sekcji dla importu Departamentu Gospodarstwa Krajowego. W rozporządzeniu wymienione są kraje, do których reglamentacja ta się odnosi, przyczem w stosunku do Polski reglamentacja obejmuje wszystkie 3 pozycje.

Z dniem 24 lipca podwyższono cło na margarynę (poz. 114) z 15 na 35 koron od 100 kg. —

Tunis. Wydane zostało rozporządzenie, mocą którego wszelkie materjały budowlane, maszyny i aparaty, potrzebne dla uruchomienia względnie rozszerzenia przemysłu lokalnego, sprowadzane z zagranicy, zwolnione zostają od cła i wszelkich dodatkowych opłat celnych. Rozporządzenie to weszło w życie z dniem 3 czerwca 1933 roku. —

Turcja. Wprowadzona nowa taryfa celna obejmuje zwyżkę cła około 860 pozycyj taryfy celnej tureckiej. Podwyższono cło na skóry garbowane i surowe (poz. 75), skóry do wyrobów siodlarskich (poz. 79) z 112,50 na 225 f. tur., aksamit, plusz (poz. 105) z 270 na 400, materjały czysto wełniane (poz. 106), koce wełniane (121), materjały jedwabne (134), wyroby pasmanteryjne (193), mydło (2346), wyroby z celuloidu (281c), papier listowy (329), tektura (341), odzież i trykotaże bawełniane (393), bielizna stołowa i osobista, obuwie gumowe, cegła, butelki (494), żarówki, przędza wełniana, jedwab sztuczny, fajansowe naczynia stołowe i t. p. —

Równocześnie z nową taryfą uchwalona została nowa ustawa w sprawie opłat miejskich (octroi). Według nowej ustawy, octroi zastąpione jest przez 10% dodatek do przypadającej od towaru opłaty celnej. — Należy zaznaczyć, że poprzednio opłacie octroi podlegały wszystkie towary, niezależnie od ich pochodzenia, a więc i krajowe, przewożone z jednego miasta do drugiego. Obecnie octroi w formie 10% dodatku do ceł będzie obciążało wyłącznie towary graniczne.

Unja Południowo-Afrykańska. Podwyższone zostały stawki celne na kawę (poz. 13) orzechy ziemne (35) przędzę i nici bawełniane i jedwabne, mydło inne niż toaletowe (206). —

Węgry. Na mocy rozporządzenia węgierskiego Ministra Finansów, prasowane drożdże zagranicznego pochodzenia opłacają podatek konsumcyjny w wysokości 57,56 filerów od 1 kg., a drożdże w stanie suchym 1,73 zł. pengö od 1 kg. Rozporządzenie to weszło w życie z dn. 12 czerwca 1933 r.

W. Brytania. Na wniosek Komisji Taryfowej wprowadzona została z dniem 14 sierpnia zniżka cła na wagi do wysokości 20% ad valorem (dot. 30%) z dn. 3 sierpnia zwyżka cła na klej, klajster i żelatynę do wysokości 10 sh. 6 d. od centnara, ewentualnie 25% ad valorem w zależności od tego, które cło będzie wyższe (dot. 10%); z dniem 2 sierpnia zwrot cła na plecione siedzenia do krzeseł.

Z dniem 14 lipca 1933 r. wciągnięte zostały na listę towarów wolnych od cła — guma arabska i kobalt w formie kulek, płyty za wyjątkiem stopów. Wprowadzony został przymus znakowania kraju pochodzenia na ołówkach, wszelkich części do instalacji elektrycznej, lin i powrozów, oraz przedmiatów do pisania.

Włochy. W związku z wygaśnięciem traktatu z Francją wykreślona została z taryfy celnej włoskiej zafiksowana na rzecz Francji stawka celna na skóry futrzane (poz. 808 b. 1), tak, że obecnie cło na te artykuły wynosi 27,50 lirów od 1 kg. + 15% dodatkowej opłaty celnej.

Z dniem 22 czerwca wprowadzono przymus znakowania krajem pochodzenia pianin i wszelkich instrumentów klawiszowych.

Argentyna. Generalny Dyrektor Komór Celnych, zgodnie z dekretem z dnia 30 lipca 1931 r. i z upoważnienia Ministerstwa Skarbu, wydał okólnik, mający na celu zmianę dyspozycji z dnia 8 marca 1933 r. wyłączającej różne towary z prawa bezpośredniej odprawy.

W okólniku Generalny Dyrektor oświadczył, że niektóre z wymienionych przez reklamujących towary, mogą być włączone do listy towarów podlegających prawu bezpośredniej odprawy, co zaś do innych, uważa za słuszne, że będą one w dalszym ciągu prowizorycznie odprawiane bezpośrednio, aż do przyjęcia ostatecznej rezolucji. Szczegóły, jakie towary będą korzystały z prawa bezpośredniej odprawy celnej są do przejrzenia w Państwowym Instytucie Eksportowym.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZAGRANICĄ OD 7 DO 17 SIERPNIA 1933 ROKU.

AUSTRJA. Z dniem 15 sierpnia 1933 r. podwyższone zostało cło dodatkowe na pszenicę z 2,80 na 6 złotych koron, tak, że całkowita stawka celna wynosić będzie 12 złotych koron.

Z dniem 7 sierpnia 1933 r. weszła w życie dodatkowa opłata celna od kukurydzy w wysokości 1 szyl. od 100 kg. Projektuje się opodatkowanie importu jęczmienia patewnego do wysokości 2 szyl. od kwintala.

BUŁGARJA. Ministerstwo przemysłu i handlu ogłosiło dekret, na mocy którego dozwolony jest bezcłowy wwóz następujących towarów, przeznaczonych dla celów przemysłowych: dla przemysłu metalurgicznego: grafit, proszek, papier i płótno szmerglowe, papier szklisty i olej stearynowy; dla przemysłu środków komunikacji: części do sprężyn wozowych, linoleum.

CHINY. Na mocy rozporządzenia dyrekcji celnej z dnia 11 lipca 1933 towary załadowane przed wprowadzeniem nowej taryfy celnej chińskiej t. j. przed 22-go maja 1933 r. mogą być clone do dnia 21 sierpnia 1933 r. według stawek dawnych. Nadpłacone należności będą na żądanie przez odnośne urzędy celne zwracane.

CHILE. Przyjęta została przez Izbę ustawa, wprowadzająca zwyżkę cła o 50 proc. na wszystkie towary. Zwyżka ta będzie obowiązywać od dnia 31 grudnia 1933 r. Nadmienić należy, że nie są nią objęte następujące towary: kawa, ryż, cukier i oleje jadalne.

CZECHOSŁOWACJA. Z dn. 15 lipca 1933 r. zniesione zostało rozporządzenie, zezwalające na bezcłowy import nasion buraków cukrowych.

Rozporządzeniem z dnia 7 lipca 1933 r. następujące towary wykreślone zostały z listy towarów, nieopłacających podatku obrotowego przy imporcie, a mianowicie: nasiona lnu i konopi, (poz. 47 a) i uwagi), surowy olej mineralny dla celów rafinerji, (poz. 175) i materjały plecione dla wyrobu kapeluszy (poz. 215 i 281 taryfy celnej czechosłowackiej).

Obniżone zostało cło na smalec topiony wieprzowy i gęsi z 300 na 200 kč. od 100 kg. Niezmienione pozostają cło dodatkowe na trzodę chlewną, cło na masło naturalne i nietopiony smalec wieprzowy i gęsi.

EKWADOR. Na mocy dekretu Nr. 212 z dn. 10 czerwca 1933 r. wszelka blacha sprowadzona w formie walcowanych cienkich płytek. jak również denka i korki blaszane, służące jako opakowanie dla wyrobów krajanych nie podlegają opłacie celnej.

EL SALVADOR. Rozporządzenie z dnia 12 czerwca 1933 r wprowadza zmianę w taryfie celnej w zakresie 47 pozycyj. Zmianie uległy m. in. cła na szpat polny, tkaniny z jedwabiu naturalnego i sztucznego, odzież i bieliznę, tkaniny wełniane i bawełniane.

ESTONJA. Rozporządzeniem z dnia 3 sierpnia 1933 r. podzielone zostały kontyngenty na konserwy rybne między poszczególne kraje. Polska zaliczona została do grupy „inne kraje". W związku z ratyfikowaniem traktatu z Francją, przyznane zostały zniżki celne na wina i wódki, obejmujące pozycje 27 i 28 taryfy celnej estońskiej.

ETJOPJA. Z dniem 29 czerwca 1933 r. wprowadzony został przymus znakowania kraju pochodzenia na wszystkich towarach importowanych.

FRANCJA. Na mocy rozporządzenia z dnia 4 sierpnia 1933 r. wprowadzony został przymus znakowania pochodzenia masła, owoców świeżych lub konserw owocowych, jaj i miodu przy imporcie oraz sprzedaży we Francji. Rozporządzenie wchodzi w życie w dwa miesiące po ogłoszeniu, a więc z dniem 4 października 1933 roku.

Rozporządzeniem z dn. 31 lipca 1933 roku ustanowione zostały przeciętne ceny, służące za podstawę przy pobieraniu podatku obrotowego, które przedstawiają się następująco: oleje mineralne rafinowane lub pędne 96,62 fr., benzynę lekką — 112,63 fr., benzynę ciężką 111,04 fr., od 1 hl.

Z dniem 6 sierpnia 1933 r. wprowadzono zmiany celne dot. poz. 88 taryfy celnej francuskiej, obejmującej nasiona i owoce oleiste, w ten sposób, że obecne cło za te artykuły pobierane będzie według taryfy generalnej. Zmianami temi objęte zostały następujące towary: orzechy ziemne, lniaka pospolita, nasiona konopi, rzepaku, buczyny, lnu, rzepaku, maku itp. powyższe zmiany obowiązywać mają do dnia 1 stycznia 1937 r.

Również na okres do 1 stycznia 1937 r. wprowadzono zwyżki celne na tłuszcze zwierzęce i roślinne i wyroby z nich, żywicę, farby i niektóre rodzaje skóry. Zwyżką objęte zostały następujące pozycje taryfy celnej francuskiej: 30 A. B. C. E.: 31, 51. 52, 110 A 110 bis, 111, 111 bis A, 111 bis B. 113, 0196: 0217, 0219. 298, 298 bis, 299 bis: 308; 311: 312; 321, 322, 385, 476 bis, 484. Rozporządzenie to weszło w życie z dniem 13 sierpnia 1933 r. Odnośnie pozycyj 110 A olej kukurydziany, 113 — żywica, terpentyna itp., 0196 gliceryna rafinowana, 298 lakiery, 298 bis, 299 bis — farby drukarskie, 308 — farby olejne, 312 mydła inne niż toaletowe, 322 stearyna, 476 bis skóra lakierowana, 484 rękawiczki, wejście w życie podwyżek na te artykuły ma być ogłoszone w „Journal Officiel".

HISZPANJA. Dodatkowe opłaty celne przy pobieraniu ceł w walucie srebrnej lub papierowej ustanowione zostały w pierwszej dekadzie sierpnia na 131,52, a w drugiej na 130,64%.

HOLANDJA. Dekretem z dnia 26 lipca 1933 r. przedłużony został termin kontyngentowania importu porcelany, fajansu i kafli do dnia 31 stycznia 1934. Jednocześnie ogłoszone zostało wyjaśnienie Izby przemysłowej w Rotterdamie, że wyroby z terrakoty nie podlegają systemowi kontyngentowania importu.

ŁOTWA. Dekretemż z dnia 6 lipca z mocą obowiązującą od 11 lipca 1933 r. wprowadzono dalsze zmiany celne w taryfie łotewskiej. Zmianami objęte zostały następujące artykuły: celuloid, sztuczny róg z kazeiny (poz. 68. 3a) bez cła. (dotychczas 0.60), nafta nierafinowana (poz. 81.4) 0.005 (dot. (0.008); mazut lub pochodne 0.005: benzyna (poz. 85) 0,30 (dot. 0.16), nafta lekka 0.15 (dot. 0.017), olej gazowy 0.02 (dot, 0.05).

PANAMA. Z dniem 21 czerwca 1933 r. wprowadzono zniżki celne na wódki, likiery i wina. Jednocześnie obniżona została o 25% akcyza od wódki.

PERSJA. Wysokość ustanowionych na okres od 22. VI. 1933 r. do VI. 1934 kontyngentów importowanych wynosić ma 399,9 miljonów riałów w porównaniu do 389,9 miljonów riałów w porzednim roku gospodarczym. Kontyngent na samochody i wozy ciężarowe nie jest jeszcze ustalony. Kontyngent na tkaniny wełniane i mieszane z bawełną, lecz zawierające niemniej niż 70% wełny ustalono na 20 miljonów riałów (poprzednio 8 miljonów). Pozatem zabronione są obecnie do importu następujące towary, które przedtem w ramach kontyngentów mogły być importowane, a mianowicie: tkaniny mieszane z wełny i bawełny, zawierające poniżej 70% wełny, przędza bawełniana do 20 Nr. przędza wełniana od Nr. 20 do 40. skóra wszelkiego rodzaju, za wyjątkiem sztucznej, wyroby skórzane za wyjątkiem obuwia, piecyków żelaznych, spodniej bielizny wełnianej i beretów. Jednocześnie dozwolono importować w ramach kontyngentów te towary, które dotychczas objęte były zakazem importu, są to: płótno lniane, drut i blacha miedziana, kakao i czekolada, nawozy sztuczne.

STANY ZJEDNOCZONE. Komisji Taryfowej przedłożony został projekt rewizji stawki celnej na piwo i porter. W związku z powyższem zwołana została specjalna konferencja na dzień 22 sierpnia rb.

TUNIS. Z dniem 26 lipca 1933 r. podwyższono podatek od benzyny (18,50 fr.), olei mineralnych rafinowanych (6,50 fr. od 1 hl.) cukru innego niż lodowatego (100 fr.) i lodowatego (107 fr. od 100 kg.)

WIELKA BRYTANJA. W związku z zawarciem traktatów handlowych ze Szwecją i Norwegją, ogłoszone zostały zmiany w taryfie celnej brytyjskiej. Od dodatkowego cła zwolnione zostały m. innemi następujące towary: drewno miękkie ciosane, tarte i heblowane, ferromangan rafinowany, belki z żelaza. Pozatem zniżone zostało cło na elektryczne motory i generatory, maszyny mleczarskie mączkę drzewną, kwas saletrowy, tekturę, t. zwany papier jedwabny, łyżwy żelazo i stal.

WARUNKI ZBYTU KONSERW RYBNYCH WE WŁOSZECH.

W związku z zainteresowaniem odbiorców włoskich szprotami produkcji polskiej należy podkreślić, że w myśl obowiązujących przepisów konserwy rybne i przetwory rybne w puszkach lub innych naczyniach: 1) muszą być zaopatrzone w świadectwo pochodzenia i świadectwo sanitarne wizowane przez władzę kraju pochodzenia oraz 2) podlegają oględzinom władz sanitarnych. Naczynia lub puszki muszą mieć uwidocznione w sposób wyraźny i nieulegający zamazaniu (np. wyciśnięte) następujące dane: rodzaj zawartości nazwa firmy, waga. Pozatem na dnie naczynia winna być również wyciśnięta nazwa kraju pochodzenia danego towaru. Nalepki papierowe lub inne nie są wystarczające. Przy kalkulacji cen uwzględniać trzeba, że cło wynosi od 100 kg. brutto per netto 294,— lirów włoskich.

(Inf. Eksp.)

IMPORT KONI Z POLSKI DO WIELKIEJ BRYTANJI.

W Wielkiej Brytanji istnieje rocznie zapotrzebowanie na 4000 do 5000 sztuk koników kopalnianych wysokości 44 cali angielskich, około 1 m. 12 cm. Głównymi dostawcami są następujące kraje: Irlandja, Polska, Niemcy, Islandja i Holandja. Polskie koniki zwłaszcza z okolicy Lubaczowa (Podhajce) są w Anglji bardzo poszukiwane. Gatunek ten cieszy się szczególnym popytem, a wyróżnia się grubem i obfitem owłosieniem pęcin Słynie nadto z wytrzymałości, hartu, łagodnego usposobienia, siły i dłuższego życia niż rywal jego walijski „Welsh Pony".

Na rynku angielskim popytem cieszą się również polskie konie robocze i lekkie. Podczas gdy koniki przeznaczone są do kopalń w Walji i Szkocji, polskie konie robocze sprowadzane bywają do Hull, Doncaster i Londynu jako centrów odbiorczych.

Zwłaszcza na rynku londyńskim, polski koń posiada wyrobioną już markę i sławę. Koni rzeźnych Anglja nie przywozi, zaś eksportuje przeważnie do Belgji.

Należy podkreślić, że import koni z Irlandji do Anglji uległ ostatnio zmniejszeniu z powodu nałożenia przez rząd angielski 40 proc. cła ad walorem na konie irlandzkie. Dowóz koni z innych krajów jest wolny od cła.

Z ograniczeniem przywozu z Irlandji zbiegła się obniżka produkcji, a w związku z tem pozostała dla dostaw z zagranicy pomyślna konjunktura. Nieodzownym jednak warunkiem należytego jej wykorzystania przez eksporterów polskich jest kwestja właściwego zorganizowania eksportu. Najgorszą propagandę wytwarza uprawianie wywozu bez należytej selekcji towaru i ludzi, którzy się eksportem zajmują. Dostawami koni do Anglii mogą zajmować się tylko wybitni fachowcy. Handel w Anglji nie polega na sprzedaniu jednej partji towaru „job lot", za którą dyktuje cenę nabywca. „Jobbar" jest wzorem uczciwego i normalnego handlu. Eksport do Anglji musi być oparty na podstawie ciągłości zapotrzebowania i regularnej dostawy.

Od ciągłej i regularnej dostawy zależy cena i całe powodzenie eksportu. — Najbardziej rozpowszechnionym jest system kupowania koni za pośrednictwem agentów wysyłanych z Anglji do Polski. Agent zna się na towarze, wie jakie gatunki, kiedy i jakiej ilości potrzebne są jego firmie w Londynie, wie gdzie w Polsce takie konie można nabywać i zakupi tylko najlepsze sztuki. Inaczej ujmują przeważnie sprawę eksporterzy w Polsce. Zbiera się konie na eksport; nie są to jednak najlepsze gatunki i nie są też tak pieczołowicie doglądane jak przez agenta co wpływa na poziom uzyskiwanych cen. „Klasyczny" ten system zakupu przez

agenta stosowany jest na szeroką skalę w Niemczech, to też ceny za konie sprowadzane z Niemiec są daleko wyższe niż ceny koni polskich.

Zaznaczyć należy, że do eksportu do Anglji nadają się tylko najprzedniejsze gatunki koni. Czarne konie (kare) zasługują na specjalne wyróżnienie ze względu na charakter ich użycia w Anglji. Używane są przez firmy pogrzebowe i oceniane przez fachowców o 50 proc. wyżej ponad inne konie importowane.

Drugą metodą, nadającą się do reklamowania i utrwalania dostaw koni polskich na rynek angielski, jest utworzenie komisowego składu, czyli farmy koni, skąd dopiero konie sprzedawane byłyby kupcom i agentom. Metoda wspomniana jest wypróbowana i okazała się korzystną, gdyż na takiej farmie kupiec-importer widzi konie, przekonywuje się o ich jakości i dobroci w okresie przeprowadzenia tranzakcji, Anglicy prowadzą wiele takich „komisowych farm“ na Malcie dla rozsprzedaży polskiego bydła i koni na tamtejszym rynku. Farmę taką, którą prowadziliby sami eksporterzy polscy, możnaby zakupić w Anglji, przyczem okazowa partja polskich koni mogłaby być wystawioną na sprzedaż. (Inf. Eksp.)

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

ZMIANY W TARYFACH TOWAROWYCH.

Z dniem 10 sierpnia b. r. wprowadzono w **Taryfie towarowej Część IB** następujące zmiany:

W § 25 zamieszczono wzmiankę o podziale kl. PII na 4 rubryki od 1 kwietnia br. o czem w właściwym czasie wspomniano tylko w § 18 odnośnie do kl. I. identycznej z kl. PII.

§ 87 ustalono, że przepisy o obliczaniu przewoźnego za gazy nie odnoszą się do gazów skroplonych, do których mają zastosowanie przepisy, przewidziane dla cieczy.

W § 90 dłuższy termin na załadowywanie wagonów — chłodni przyznany od maja br. bekoniarniom na ładunek bekonów, przyznano również przetwórniom mięsa na naładunek świeżego mięsa przeznaczonego na wywóz.

W § 93 obniżono do połowy cenę biletu dla dozorców, towarzyszących przesyłkom gołębi pocztowych, o ile jadą kl. III. Przyznano też prawo bezpłatnego przewozu zwrotnego próżnych klatek z gołębi pocztowych, podczas gdy dotychczas musiano za przewóz próżnych klatek, w których były przewożone gołębie opłacać opłaty, przewidziane na przewóz zwrotnego opakowania.

Pozycję 1116 K. t. na cegły budowlane z gliny, gipsu itd. rozszerzono na płytki i bloki gipsowe, lane, porowate (gazogips) zwykłe lub otynkowane z klasyfikacją w/g kl. 14 wgzl. III.

Ustanowiony dla przesyłek szyn, eksportowanych przez porty polskie, 48-godzinny termin wolny od postojowego, rozszerzono na wszelkie przesyłki żelaza i stali, surówki i wyrobów z nich, wywożonych przez porty polskie.

Zwolnienie od opłaty za podstawianie wagonów przesyłek, podstawianych pod place składowe lub rampy ładunkowe, dzierżawione od kolei, rozszerzono też na dzierżawione od kolei magazyny.

Lód sztuczny zaliczono na równi z lodem zwyczajnym do towarów, za które przewoźne oblicza się za ładowność podstawowego wagonu, do towarów, należących do przesyłek pośpiesznych ulgowych i do przesyłek, podlegających uiszczaniu przewoźnego zgóry. Ocet zaliczono ponownie bez względu na opakowanie do przesyłek pośpiesznych ulgowych.

W Taryfie Część II Zeszyt 1a zmieniono znów tabelę potrąceń dla komunikacji sąsiedzkiej z kolejami prywatnemi, pozostającemi w zarządzie PKP, w której przewoźne oblicza się nie za łączną odległość kolei, biorących udział w przewozie, jakoteż w komunikacji między stacjami portowemi a punktami granicznemi, o ile odległość przewyższa 700 km. Każda stawka opłat przewozowych zawiera oprócz opłaty wynikającej z pomnożenia stawki jednostkowej za 1 kl. przez ilość kilometrów ponadto jeszcze wliczoną stałą opłatę stacyjną na pokrycie kosztów, związanych z przyjmowaniem przesyłek do przewozu i z ich wydawaniem. Skoro w komunikacji sąsiedzkiej z prywatnemi kolejami przewoźne oblicza się odrębnie za

dwie lub kilka sąsiadujących kolei państwowych i prywatnych, dodając wypadające za przebieg każdą z tych kolei przewoźne, obliczone na podstawie odrębnych stawek opłat przewozowych każdej kolei, w sumie zaliczoną będzie opłata stacyjna tyle razy, ile stawek użyto do obliczenia przewoźnego za całą odległość od stacji nadania przesyłki, aż do stacji jej przeznaczenia. Ponieważ czynności przyjmowania przesyłki dokonała jedna tylko kolej nadawcza, a wydanie tylko kolej, przy której leży stacja przeznaczenia przesyłki, należałoby potrącić wszystkie opłaty stacyjne, wliczone do pojedyńczych stawek, prócz jednej. Wymogom tym, wynikającym z pojęcia opłat stacyjnych, czyni do pewnego stopnia zadość postanowienie o potrąceniach w komunikacji sąsiedzkiej, zawarte w p 8 Taryfy Część I Zeszyt 1a podające kwoty, które mają być w omawianych wypadkach potrącane, a które powinnyby wynosić połowę opłaty stacyjnej. Ponieważ przy obniżaniu opłat na bliskie odległości z dniem 1 kwietnia br., obniżono na te odległości wliczone do stawek opłaty stacyjne, obniżono też odpowiednio potrącenia na odległości do 50 km., a cokolwiek także na odległości od 51 do 100 km. Obecnie z ważnością od 1 września br. obniżono jeszcze bardziej potrącenia na odległość do 50 km., a na dalsze odległości również potrącenia na wszystkie odległości, aż do 1200 km. uległy zmniejszeniu. Zmiana ta taryfowa, podyktowana chyba była względami fiskalnemi, gdyż brak jej podstaw razjonalnych. Od czasu reformy taryf w r. 1928 opłaty stacyjne nie uległy zmianie na dalsze odległości, wobec czego obniżanie kwot potrąceń nie jest uzasadnione. podraża przewoźne w komunikacji z kolejami prywatnemi, w której wskutek małej ilości pociągów na tych kolejach konkurencja samochodowa dla kolei jest nawet groźniejszą, aniżeli na linjach kolei państwowych, nawet na średnich odległościach.

W Taryfie Część II Zeszyt 2 od 10 sierpnia br., obszar ważności taryfy wyjątkowej PB1 rozszerzono na Złotniki Kujawskie, tar. wyj. PD5 i PD6 na stację Gdańsk Olivaer Tor, tar. wyj. PH5 na Dziedzice i tar. wyj. PJ19 na Lwów.

W Aneksie do taryf Część II rozszerzono obszar ważności poz. c3 na Gorlice, poz. k6 na Aleksandrów, Kalisz, Katowice, Łazy, Stradom, w poz. 1 4 dopuszczono większą ilość nadawców zamiast jednego do przewiezienia wymaganych kontyngentów.

Od 1 września br. ograniczono w poz. j2 Aneksu stosowanie tej ulgi tylko do przesyłek, adresowanych do fabryk związków azotowych, poz. d13 poprawiono na d14, poz. g9 na g8. Przy ciągłych zmianach taryfy jej redaktorzy sami nie mogą nadążyć z korygowaniem swych taryf wobec czego zdarzają się pomyłki w numerowaniu nowych pozycyj.

Taryfa towarowa kolei lokalnej Przeworsk—Dynów uległa znacznym zmianom. które Zarząd tej kolei wprowadził Dodatkiem II do niej, ogłoszonym jako wchodzący w życie z dniem 20 lutego br., a który Ministerstwo Komunikacji zatwierdziło z ważnością dopiero od dnia ogłoszenia, tj. 7 sierpnia br. Oczywiście miarodajną jest data zatwierdzenia ze strony Ministerstwa. Dodatek ten zawiera mocno spóźnione oparcie taryfy tej na Regulaminie przewozu przesyłek towarowych, obowiązującym w Polsce już od 1 grudnia r. 1931. Wszelkie postanowienia tej taryfy, oparte na poprzednio obowiązujących Przepisach Przewozowych z 1 listopada 1928, o ile były sprzeczne z obowiązującym Regulaminem były już od 1 grudnia r. 1931 nieważnemi. Dodatek ten zawiera zmianę klasyfikacji i nowe tabele opłat przewozowych.

Polsko-rumuńskie taryfy towarowe zostały dodatkowo uznane jako obowiązujące, na razie do końca sierpnia br. będą jednak zapewne jeszcze utrzymane w ważności przez wrzesień br., gdyż nad nowemi taryfami pracowała komisja urzędnicza polsko-rumuńska w Gdyni do końca sierpnia br.

W polsko-łotewsko-estońskiej taryfie towarowej związkowej z dniem 15 sierpnia br. opłaty taryfowe, wyrażone w dolarach zastąpione przez jednostki taryfowe tej samej wysokości, które mają być przerachowywane na złote w stosunku wartości 890 zł. za jedną jednostkę taryfową. Przytem przeprowadzono w tej taryfie szereg drobnych zmian dla dostosowania jej do zmian, którym uległy w międzyczasie taryfy wewnętrzne trzech biorących udział w tej komunikacji kolei, jak obliczanie opłat za przewóz wagonów prywatnych właścicieli na kolejach polskich, za przewóz towarów luzem, za towary o długości powyżej 9 m., na kolejach łotewskich, przesyłek drobnicowych na kolejach polskich, spis towarów, które koleje uprawnione są przewozić w wagonach otwartych i za które się oblicza przewoźne od ładowności wagonu, wykaz opłat dodatkowych oraz sposób obliczania przewoźnego przy przewozie towarów różnie taryfowanych.

OBNIŻENIE OPŁAT ZA DOZÓR NAD KOTŁAMI.

Od dnia 1 kwietnia br. obniżyło Ministerstwo Komunikacji opłaty roczne, pobierane od każdego kotła parowego właścicieli prywatnych, podlegającego dozorowi władz kolejowych. Opłaty te wynosić będą od powierzchni ogrzewanej do 2 m² 40 zł, ponad 2 do 20 m² 65 zł, ponad 20 do 50 m² 80 zł, ponad 50 do 100 m² 105 zł. ponad 100 do 200 m² 145 zł, za każde dalsze rozpoczęte 100 m² 45 zł. Niezależnie od tych opłat pobierać się będzie opłaty za odbiór techniczny kotła przy jego ustawieniu, za stratę czasu wskutek nieprzygotowania kotła do rewizji lub potrzeby wykonywania ponownej rewizji zpowodu złych wyników prób terminowo dokonanych, za nadprogramowe rewizje bądź na żądanie właściciela, bądź też wskutek uszkodzeń kotła. Opłaty pobiera się zgóry za cały rok kalendarzowy. a zwolnione mogą być od tych opłat tylko kotły, których właściciel z końcem roku poprzedniego zgłosi, że przez cały rok będą nieczynne. E. B.

SPRAWY PODATKOWE

W SPRAWIE NADZWYCZAJNEJ DANINY MAJĄTKOWEJ.

Ustawa z dnia 24 marca 1933 r. ogłoszona w Dzienniku Ustaw Nr. 29 pod pozycją 248 w zamian za umorzony podatek majątkowy, wprowadziła nadzwyczajną daninę majątkową, jednakże tylko od płatników podatku gruntowego (I. grupa kontyngentowa) przysłowego (II. grupa kontyngentowa) i od nieruchomości (III. grupa kontyngentowa).

Podstawą, od której oblicza się daninę dla płatników podatku przemysłowego (II. grupa kontyngent.) jest obrót osiągnięty w roku 1931. Dla wymiaru obowiązują następujące zasady:

1) daninę oblicza się dla każdego przedsiębiorstwa handlowego i przemysłowego, zajęcia przemysłowego oraz samodzielnego, wolnego zajęcia zawodowego z osobna, a więc obrót poszczególnych przedsiębiorstw, należących do jednego i tego samego płatnika nie zlicza się razem dla obliczenia daniny.

2) wolne od daniny są przedsiębiorstwa handlowe, przemysłowe, zajęcia przemysłowe oraz wolne zajęcia zawodowe, których obrót w roku 1931 nie przekroczył zł 20.000 przytem dla przedsiębiorstw, którym zryczałtowano podatek, przeciętny obrót wolny od podatku wynosi zł 27.000.

3) podstawą wymiaru daniny jest obrót ostateczny, a więc wszelkie zmiany obrotu na skutek wniesionych odwołań, jak również wszelkiego rodzaju ustawowe zwolnienia i ulgi stosowane przy wymiarze podatku od obrotu winny być uwzględnione przy obliczeniu daniny.

4) dla przedsiębiorstw i zajęć powstałych w ciągu roku 1931 podstawą wymiaru daniny jest obrót ustalony za część roku od powstania przedsiębiorstwa lub rozpoczęcia zajęcia do końca roku 1931. Osiągniętego obrotu w czasie krótszym niż rok nie przelicza się więc na roczną kwotę.

5) przedsiębiorstwa i zajęcia powstałe dopiero w r. 1932 i później nie mogą być pociągnięte do opłacania daniny w r. 1933.

6) również przedsiębiorstwa nie istniejące już w r. 1933 nie mogą być pociągnięte do opłacania daniny, jakkolwiek osiągnęły obrót w r. 1931.

Podstawą, od której oblicza się daninę dla płatników podatku od nieruchomości (III. grupa kontyng.) jest roczny przychód ustalony dla wymiaru państw. podatku od nieruchomości. Dla wymiaru obowiązują następujące zasady:

1) daninę oblicza się z osobna dla każdej nieruchomości w gminach miejskich oraz dla tych budynków w gminach wiejskich, które podlegają państw. pod. od nieruchomości. Nie wolno więc zliczać razem przychodów z kilku budynków należących do jednego płatnika,

2) wolne są od daniny nieruchomości w miastach wzgl. budynki na wsiach, których podstawa wymiaru podatku od nieruchomości nie przekracza 1000 zł rocznie.

3) budynki nowowzniesione, części dobudowane i nadbudowane w czasie od 1. I. 1923 do końca roku 1937 są wolne od daniny.

4) podstawą wymiaru jest przychód, wzgl. wartość czynszowa ustalona ostatecznie. Znaczy to, że wszelkie zmiany w wysokości przychodu, wzgl. wartości czynszowej, orzeczone na skutek wniesionych odwołań, winny być uwzględnione przy obliczaniu daniny.

5) w przypadkach współwłasności postępuje się analogicznie, jak przy państw. podatku od nieruchomości.

Nie należy zapominać, że od nakazów zapłaty na nadzwyczajną daninę majątkową niema odwołań. Nie znaczy to jednak, aby płatnik nie miał prawa żądania ze skutkiem — sprostowania wymiaru daniny w wypadku, gdy spostrzeże, że daninę obliczono niezgodnie z zasadami, które wyżej przedstawiono, dlatego, że Urząd Skarbowy jest obowiązany nawet z urzędu, sprostować obliczenie daniny, skoro podstawa wymiaru, t. j. obrót, przychód z nieruchomości, wzgl. wartość czynszowa uległy zmianie w normalnym toku instancyj, t. j. na skutek wniesionych odwołań i również z urzędu zawiadomić o tem płatnika.

WIADOMOŚCI GOSPODARCZE z ZAGRANICY

NIEMIECKIE IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWE W SPRAWIE POLITYKI WSCHODNIEJ.

W Berlinie odbył się niedawno zjazd prezydentów Izb Przemysłowo-Handlowych, położonych w niemieckich prowincjach wschodnich, na którym utworzono z siedzibą w Berlinie „Verband Ostdeutscher Industrie- und Handelskammern". Kierownikiem związku został obrany Dr. von Gregory, który wygłosił programowe przemówienie o aktualnych zagadnieniach polityki gospodarczej na wschodzie Niemiec.

Von Gregory postawił tezę, że niemiecki wschód należy uważać jako jednolity obszar gospodarczy o wspólnych zadaniach i celach. Trudności gospodarcze, które na wschodzie Niemiec przybrały więk-

sze rozmiary, aniżeli w innych prowincjach niemieckich, położyć należy na karb traktatu wersalskiego.

Podstawą wschodnio-niemieckiej gospodarki, jak zresztą wogóle narodowej gospodarki całych Niemiec, jest rolnictwo. Uzdrowienie rolnictwa będzie się przeprowadzało przy pomocy wszelkich, stojących do dyspozycji środków. Pozbawiona ludzi przestrzeń musi się zapełnić w drodze na szeroką skalę zakrojonego planu kolonizacji, przyczem utrzymanie średniej i wielkiej własności rolnej, gospodarującej na zdrowych podstawach, traktowane będzie jako rzecz, z punktu widzenia narodowej gospodarki, konieczna. Kolonizacji domagają się względy natury narodowo-politycznej.

Rolnictwo z jednej, a przemysł, handel, rzemiosło i komunikacja z drugiej strony są ściśle ze sobą związane. Istniejący na wschodzie Niemiec przemysł musi być w każdym wypadku utrzymany, ażeby rolnictwu ułatwić zbyt produktów w najbliższym rejonie. Pozatem planowane jest przeniesienie niektórych gałęzi przemysłu z zachodnich i środkowo niemieckich prowincyj na wschód.

W dalszym ciągu swego przemówienia v. Gregory omówił konieczność intensywniejszego zaopatrywania wschodu w kredyt i przeszedł następnie do zagadnień komunikacyjnych.

Naturalną arterją komunikacyjną terenów wschodnich jest Odra. Celem uregulowania poziomu wody popierana będzie energicznie budowa zbiorników. V. Gregory wypowiedział się za wykopaniem kanału, który połączyłby górnoląskie zagłębie przemysłowe z portem odrzeńskim Koźle oraz poruszył konieczność budowy kanału Odra—Dunaj.

System taryf kolejowych musi być poddany rewizji i dostosowany do specyficznych warunków wschodnich Niemiec. Nie może być tolerowany stan, żeby przy rokowaniach taryfowych faworyzowano jedną część terenu wschodniego ze szkodą dla innych, jak to dotychczas miało miejsce. Konkurencji magistrali węglowej Katowice—Gdynia, z powodu której opustoszał port szczeciński, a tranzyt z Czechosłowacji i basenu naddunajskiego skierowany został na porty obce, należy w jaknajkrótszym czasie przeciwstawić się w drodze zarządzeń odwetowych.

W zakończeniu v. Gregory postawił tezę, że należy dążyć do ożywienia obrotów towarowych z państwami skandynawskiemi i bałtyckiemi, jak również państwami Europy południowo-wschodniej, ażeby tą drogą wyrównać straty eksportu, poniesione na rynkach zachodnich. Ewentualne straty rolnictwa można będzie skompensować przez wstrzymanie importu produktów agrarnych z państw zamorskich, z któremi Rzesza posiada ujemny bilans handlowy i przez przestawienie się na przywóz tychże produktów z państw wschodnio- i południowo-europejskich. Tego rodzaju polityka handlowa pójdzie również po linji interesów niemieckiego wschodu.

P. Gregory podkreślił, że wysunięte postulaty mogą być przeprowadzone przy jednomyślności wszystkich zainteresowanych czynników i pod jednolitem kierownictwem.

Program, wysunięty przez v. Gregory, spotkał się z gorącą aprobatą zarówno prasy wschodnio-niemieckiej, jak i miejscowych sfer

gospodarczych, które przekonane są, że nowy rząd energicznie zabierze się do skutecznej obrony interesów portów niemieckich, a przedewszystkiem Szczecina przed konkurencją portów polskich, zwłaszcza Gdyni. Jeden z dzienników oświadczył, że interesy Pomeranji identyczne są z interesami Prus Wschodnich i że walka z Gdynią powinna być prowadzona wspólnie przez Szczecin i Królewiec, nie dając jednakże bliższego komentarza do wysuniętej przez siebie tezy.

KOMUNIKATY I INFORMACJE

PRZYGOTOWANIA DO KONGRESU KUPIECKIEGO W TORUNIU W DNIU 24 WRZEŚNIA 1933 ROKU.

W poniedziałek, dnia 21 sierpnia 1933 r odbyła się w siedzibie Związku w Grudziądzu wielka konferencja prasowa, na którą zjechało około 20 przedstawicieli prasy pomorskiej, a także poznańskiej. W konferencji wzięło ponadto udział kilku przedstawicieli Zarządu Głównego, Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, Szkół Handlowych itd.

Konferencję wypełnił referat prezesa Związku p. Marchlewskiego, obrazujący obecny stan handlu pomorskiego i wnioski przygotowane na Kongres. Celem kongresu jest określenie potrzeb kupca dla stworzenia tak zw. „minimum egzystencji" i rentowności niezbędnej nietylko w interesie samego utrzymania warsztatów, ale w interesie państwowym utrzymania i zapobieżenia dalszego zanikania handlu i jego odbudowy. Jednym z głównych tematów zjazdowych jest oddłużenie warsztatów kupieckich, regulacja starych zaległości podatkowych i finansowych, zadłużeń prywatnych oraz bankowych. Pozatem na Kongresie omawiane będą wybitnie pomorskie zagadnienia regjonalne. Przeszło godzinny referat Prezesa pozwolił zorjentować się w bogatym materjale, przygotowywanym na zjazd. Kongres odbywa się pod protektoratem Naczelnej Rady Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego, której Prezes p. **Herse** będzie Kongresowi przewodniczył i której Wiceprezes p. **Brun** referent dla spraw handlu na zjeździe gospodarczym B. B. W. R w Warszawie — wygłosi jeden z głównych referatów. Pozatem referentami na Kongresie będą: pp. Dyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni **Krupski** (zagadnienia morskie), Dyrektor Zwiazku Towarzystw Kupieckich w Poznaniu **Sikorski** (oddłużenie handlu), Dyrektor Naczelnej Rady **Wencel** (współdziałanie organizacji przy odbudowie handlu), Prezes **Marchlewski** (regjonalne postulaty pomorskie) i **Merads** (handel w 700-lecie Torunia). Wszystkie referaty będą najbardziej skoncentrowane i nie będą trwać dłużej niż 20 minut każdy, ażeby móc spokojnie wyczerpać cały materjał zjazdowy bez niepotrzebnego balastu. Na Kongres zaproszeni zostali p. Minister Przemysłu i Handlu **Zarzycki**, p. Wiceminister Skarbu **Jastrzembski**, J. E. X. Biskup **Okoniewski**, p. Wojewoda Pomorski, Prezes Izby Skarbowej p. **Kossjor**, pp. Prezydenci miast pomorskich, przedstawiciele samorządu gospodarczego, prasy itd. Przebieg Kongresu transmitowany będzie na wszystkie rozgłośnie przez Polskie Radio. Na Kongres zgłosiły już nietylko Towarzystwa Kupców Samodzielnych, ale i wszystkie inne organizacje polskie nader licznych uczestników m. i. sama Łódź 50 osób.

Na zakończenie Kongresu odbędzie się przyjęcie gości w „Dworze Artusa" czarną kawą. Kongres będzie najbardziej godnem uświetnieniem 700-letniej tradycji handlowej Torunia, a równocześnie pierwszorzędnem wydarzeniem gospodarczem o znaczeniu ogólno-polskiem.

WICEMINISTER SKARBU P. JASTRZEMBSKI NA KONGRESIE KUPIECKIM W TORUNIU.

Ogólnie wiadomo, jak poważną role w gospodarstwie narodowem odgrywają monopole państwowe, które wszak przejęły wielką cześć ongiś handlu wolnego. Dążenia Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu idą od lat w kierunku shar-

monizowania interesów monopolów z interesami handlu wzgl. koncesjonarjuszy. Jednem z palących zagadnień jest kwestja podwyższenia rabatów na wyroby monopolowe czyli większego jak dotąd zainteresowania kupca w powiększaniu obrotów. Sprawa ta nabiera dużego znaczenia wobec ogólnego spadku tych obrotów. Usiłowania Związku zdają się mieć obecnie większe szanse realizacji, sprawa ta była przedmiotem wielokrotnych rozmów delegatów Związku z p. Wiceministrem Jastrzembskim i znajdzie ostateczne naświetlenie na Kongresie ogólno-kupieckim w Toruniu.

Korzystając z pobytu w Grudziądzu p. Wiceministra, delegacja Związku w osobach Prezesa Marchlewskiego i Dr. Smolenia — Prezesa Towarzystwa Kupców Samodzielnych w Gdyni, zaprosiła p. Wiceministra na Kongres Kupiecki z uwagi właśnie na mające tam być omawiane sprawy monopolowe. Pan Minister bardzo życzliwie przyjął to zaproszenie podkreślając, że z każdym jego pobytem na Pomorzu wzrasta jego sentyment do tej ziemi i jej potrzeb i zapewniając, że postulaty Związku będą zawsze przedmiotem poważnych rozważań — z miłą chęcią przyjmuje zaproszenie na zjazd, chcąc spotkać się tam z kupiectwem pomorskiem.

W SPRAWIE ODCIĄŻENIA HANDLU Z WYSOKICH ODSETEK OD KAPITAŁÓW OBCYCH.

Już wielokrotnie Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu wskazywał na zabójcze dla rozwoju handlu obciążenie bilansów kupieckich odsetkami od kapitałów obcych t. j. pożyczek. Wprowadzono bowiem ulgi dla długów rolniczych, potworzono powiatowe komitety ugodowe, obniżono odetki od rent itd., tylko handel w dalszym ciągu nie jest chroniony żadnemi zarządzeniami i musi z jednej strony dostosować swoje wydatki do kurczonych obrotów, obcinając wszystkie wydatki aż do granicy żywotności przedsiębiorstwa, z wyjątkiem właśnie obsługi odsetek, która to pozycja jedyna niezmiennie figuruje w bilansach kupieckich, jak za dobrych czasów. Nietylko więc ponosi każde przedsiębiorstwo konsekwencje przy wartości pieniądza, czyli, że długi przeważnie inwestycyjne, czy obrotowe zaciągnięte w latach naszej „prosperity" de facto niepomiernie wzrosły, ale niezmieniła się niemal w niczem wysokość opłacanych odsetek. Wierzyciel więc nietylko otrzymuje więcej wartościowy pieniądz, ale pobiera za niego odsetki, które dzisiejsza zdrowa kalkulacja już nie znosi. Dodać jeszcze należy, że w większości wypadków pożyczki te w zasadzie długoterminowe, noszą charakter prolongacyjnych weksli, przy wysokich kosztach, jakie ta procedura wymaga, a więc koszta wykupu, własne itd. powtarzające się co kwartał i zwiększające niepomiernie oprocentowanie tych kapitałów. Obecnie organizacje kupieckie przystępują do próby rozwiązania oczywiście w porozumieniu z wierzycielami i przy pomocy Rządu, któremu zależeć musi na szybkiej normalizacji tej ważnej dziedziny. Głównym motywem projektu jest rozróżnienie długów zaciągniętych przed rokiem 1931 od nowych zobowiązań. Stare zobowiązania winny być zdaniem kupiectwa potraktowane odrębnie, powinny korzystać z niższej stopy procentowej przez stosunkowy tani redyskont w bankach państwowych (co już przeważnie ma miejsce) wszelkie opłaty przy tych prolongatach winny być wyjątkowe i niższe od normalnych. Niewątpliwie zagadnienie to spotka się z wielkiem zainteresowaniem tak jednej jak drugiej strony, które są zgodne, że stan obecny jest niebezpieczny dla obu stron. Trzeba znaleźć wspólne rozwiązanie, które nikogo nie pokrzywdzi, a które weźmie wgląd na odmienne warunki pracy, jakie wytworzyły się w ostatnim czasie i jakie zdają się stabilizować na dłuższy okres. Kongres Kupiecki w Toruniu sprawie tej poświęci specjalne badania i rezolucje.

ULGI NA WYJAZD DO CZECHOSŁOWACJI.

Czechosłowackie Biuro Informacyjne komunikuje o uzyskaniu bezpłatnych, względnie ulgowych paszportów na wyjazd do Czechosłowacji.

Wycieczki indywidualne i zbiorowe będą obejmowały wyjazdy na Międzynarodowe Targi w Pradze od dnia 2—10 września br. oraz wycieczki do najpiękniejszych miejscowości na terenie Republiki Czechosłowackiej.

Wyjeżdżający zaopatrzeni w legitymacje Targów otrzymują zniżki na kolejach polskich 33⅓%, i na czechosłowackich 50% w obie strony.

W celu uzyskania paszportu zagranicznego należy przedstawić:

1) krajowy dowód osobisty ze stwierdzonem obywatelstwem polskiem, ewentualnie stary paszport zagraniczny,
2) dwie fotografje,
3) świadectwo zamieszkania, wydane przez Wydział Ewidencji Ludności,
4) dokumenty wojskowe dla mężczyzn do lat 50, zaś oficerów zawodowych w stanie spoczynku, lub w rezerwie zezwolenie władz wojskowych na wyjazd zagranicę,
5) dla osób zamieszkałych na terenie województw, lecz nie w samych miastach, w których znajduje się województwo potrzebne jest jeszcze zaświadczenie z odpowiedniego starostwa, stwierdzające, iż starostwo nie ma żadnych zastrzeżeń co do wyjazdu danej osoby zagranicę.

Zgłoszenia prosimy kierować odwrotną pocztą do Czechosłowackiego Biura w Warszawie, ul. Żabia Nr. 4, tel. 431-70.

Przemysł i Handel Rybny na Wybrzeżu

Dział ten z powodów technicznych druku ukaże się w następnym numerze.